



Kwalitatieve beoordeling maatregelenpakket Aanpak 2030

Definitieve rapportage

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
1. Inleiding	5
2. Werkwijze	6
3. Resultaten	9
4. Conclusie	12
 <i>Bijlagen</i>	
A. <i>Beoordeling</i>	13
B. <i>Overzichtskaart woningbouwplannen</i>	16
C. <i>Voorbeeld prioritering</i>	18
D. <i>Factsheets</i>	20
E. <i>Niet beoordeelde maatregelen</i>	66



Samenvatting

Aanleiding en doelstelling

Het programma U Ned werkt met de Aanpak 2030 aan het mogelijk maken van de beoogde verstedelijksopgave, de bereikbaarheid van de regio Utrecht en Amersfoort en het verder op gang helpen van de mobiliteitstransitie.

In het BO MIRT 2022 zijn over Aanpak 2030 de volgende afspraken gemaakt:

- Rijk en regio doen onderzoek naar de mobiliteitseffecten en de kosten en baten van het pakket "Aanpak 2030, zijnde een pakket aan kleinschalige mobiliteitsmaatregelen die voor 2030 bijdragen aan het bereikbaar houden van de regio. Inzet is om op het BO MIRT 2023 over de meest effectieve maatregelen afspraken te maken.
- Rijk en regio spannen zich in om met nader te bepalen (no-regret) maatregelen de impact van de uitgestelde oplevering van Knooppunt Hoevelaken op te vangen. Identificatie van deze maatregelen vindt plaats binnen de U Ned programmalijnen Korte Termijn Aanpak (KTA) en Aanpak 2030.

Door de gezamenlijke partners zijn circa 150 potentiële maatregelen aangeleverd. Vervolgens is deze longlist teruggebracht naar een shortlist van 43 concrete maatregelen die gelijkmatig verdeeld zijn over de regio. Deze maatregelen zijn door Arcadis kwalitatief beoordeeld op de bijdrage aan de doelstellingen van Aanpak 2030. Dit is conform de afspraak in het directeurenoverleg van U Ned van december 2022.

Werkwijze

De maatregelen zijn allereerst geconcretiseerd in overleg met Aanpak 2030 en in individuele gesprekken met de regiopartijen verder aangescherpt. Daarna is getoetst of de maatregelen voldoende zijn uitgewerkt voor de beoordeling. Hieruit volgen 43 maatregelen die concreet genoeg zijn voor de beoordeling. Daarnaast is het beoordelingskader opgesteld dat invulling geeft aan de doelstellingen van U Ned:

- De woningbouwopgave helpen mogelijk te maken;
- De regio bereikbaar houden;
- De mobiliteitstransitie verder op gang helpen.

De maatregelen zijn op deze doelstellingen getoetst door middel van negen kwalitatief meetbare criteria en beoordelingsscores in het beoordelingskader. De bijdrage aan de bereikbaarheid van nieuwe woningbouwgebieden geeft inzicht in de mate waarin de maatregel bijdraagt aan het mogelijk maken van de woningbouwopgave. De grootte van de potentiële doelgroep, de bijdrage aan het regionaal mobiliteitssysteem, het oplossend vermogen voor knelpunten en de toekomstbestendigheid van de maatregel bepalen de mate waarin de maatregelen de regio bereikbaar houden. De grootte van de doelgroep, de mate waarin de doelgroep profiteert en de reductie aan CO₂-uitstoot bepalen in hoeverre de maatregel bijdraagt aan het op gang helpen van de mobiliteitstransitie. Daarnaast is een globale inschatting gemaakt van de investeringskosten (exclusief BTW).

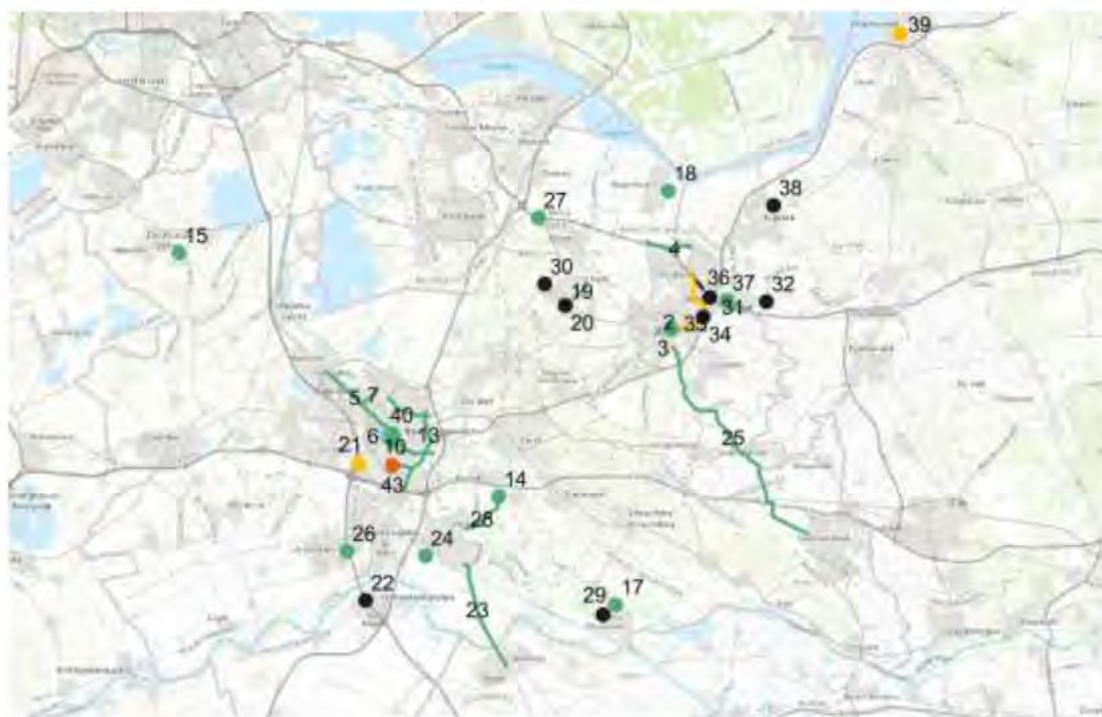
De maatregelen zijn aan de hand van dit beoordelingskader beoordeeld. Deze beoordeling is vervolgens gedeeld met de verschillende regiopartijen en verder aangescherpt. De beoordeling is vervolgens voorgelegd in het Directeuren Overleg.



Maatregelen

Het accent van de 43 maatregelen ligt vooral op de fiets. OV- en automaatregelen zijn beperkt ingediend, omdat deze maatregelen zich nog in de onderzoeksfase bevinden. De maatregelen van Aanpak 2030 hangen beperkt met elkaar samen, maar moeten ook in samenhang worden gezien met maatregelen uit andere U Ned programmalijnen zoals de Korte Termijn Aanpak, Goedopweg en Regiopoorten.

Een aantal maatregelen is specifiek gericht op Knooppunt Hoevelaken, Smart Mobility en logistiek. De maatregelen voor Knooppunt Hoevelaken richten zich op het verbeteren van de verkeersafwikkeling in het knooppunt. De Smart Mobility maatregelen zijn generiek van aard en daardoor lastiger te koppelen aan specifieke woningbouwlocaties. De logistieke maatregelen richten zich op het logistieke verkeer en zijn daardoor lastiger te beoordelen volgens het beoordelingskader gericht op personenverkeer.



Beoordeling

Alle maatregelen voor Aanpak 2030 dragen in meer of mindere mate bij aan de doelstellingen van Programma U Ned. De maatregelen vergroten de bereikbaarheid van nieuwe woongebieden, houden de regio bereikbaar en/of brengen de mobiliteitstransitie verder op gang.

De bijdrage aan deze doelstellingen verschilt per maatregel. De fietsmaatregelen dragen het sterkst bij aan de doelstellingen van U Ned. Deze maatregelen dragen over het algemeen bij aan de regionale bereikbaarheid en de mobiliteitstransitie. Daarnaast dragen de fietsmaatregelen in veel gevallen (indirect) bij aan de bereikbaarheid van nieuwe woongebieden en het regionale mobiliteitssysteem.

Daarnaast krijgen verschillende OV-maatregelen eveneens een positieve beoordeling op alle doelstellingen. Dit betreft bijvoorbeeld de realisatie van (H)OV-corridor Amersfoort Vathorst-Hoefkwartier-Utrecht Science Park en het aanleggen van een keerspoor voor de frequentieverhoging van sprinters tussen Harderwijk, Nijkerk en Amersfoort.

De automaatregelen scoren over het algemeen minder goed op de doelstellingen van U Ned, met name omdat deze maatregelen de mobiliteitstransitie niet verder op gang brengen.

Dit resultaten in dit rapport dienen als beslisinformatie voor het verder prioriteren van maatregelen tot een effectief mobiliteitspakket binnen de regio. Afhankelijk van de beschikbare middelen voor de realisatie van de maatregelen en de weging van de subdoelen kunnen de maatregelen op basis van de beoordeling verder worden geprioriteerd.

1. Inleiding

Aanleiding en achtergrond

Het programma U Ned werkt met de Aanpak 2030 aan de volgende doelstellingen:

- Het mogelijk maken van de beoogde verstedelijkingsopgave.
- De regio Utrecht en Amersfoort bereikbaar houden.
- Het verder op gang helpen van de mobiliteitstransitie.

In het voorjaar 2022 is op basis van gesprekken met gemeenten, Rijkswaterstaat, provincie Utrecht, NS en ProRail een groslijst aan mobiliteitsmaatregelen opgesteld. Deze lijst diende als input voor het pakket aan Versnellingsafspraken tranche 1 (BOL) en tranche 2 (BO MIRT).

In het BOL en BO MIRT zijn door Rijk en Regio voor zes woonlocaties (Utrecht Zuid-en Noordwest, Woerden, Nieuwegein, Soesterberg, Houten, Amersfoort en Stichtse Vecht) in de provincie Utrecht Versnellingsafspraken gemaakt.

De Versnellingsafspraken en de mobiliteitsmaatregelen dragen bij aan de doelstellingen en opgaven van Aanpak 2030, maar lossen deze niet volledig op. In het BO MIRT van 2022 hebben Rijk en regio besloten om in het kader van de Aanpak 2030 verder onderzoek te doen naar de mobiliteitseffecten en de kosten van een concreet maatregelenpakket om invulling te geven aan bovenstaande doelstellingen. In het Directeuren Overleg van U Ned van december 2022 is besloten om hiervoor een verdere inventarisatie en kwalitatieve beoordeling van mobiliteitsmaatregelen uit te voeren.

In februari 2023 hebben de regiopartijen (provincie Utrecht, U10, gemeente Utrecht, regio Amersfoort en gemeente Amersfoort) opnieuw mobiliteitsmaatregelen ingediend die bijdragen aan de projectdoelstellingen. Hiervoor hebben de regiopartijen projectfiches ontwikkeld die uit één of meerdere regionaal gedragen en voldoende uitgewerkte maatregelen bestaat.

In opdracht van U Ned heeft Arcadis de maatregelvoorstellen kwalitatief beoordeeld. Het doel van deze beoordeling is om op basis van een concreet beoordelingskader inzicht te geven in de mate waarin de verschillende maatregelen bijdragen aan de doelstellingen van Aanpak 2030.

2. Werkwijze

De beoordeling van de maatregelen voor Aanpak 2030 is in drie stappen tot stand gekomen:

1. Verzamelen en aanscherpen van mobiliteitsmaatregelen.
2. Opstellen beoordelingskader.
3. Beoordelen en prioriteren maatregelen.

1. Verzamelen en aanscherpen maatregelen

Het Programma U Ned heeft de regiopartijen gevraagd maatregelen op een uniform projectfiche in te dienen. Deze projectfiche bevat onder andere een beschrijving van de maatregel, onderbouwing van de beoogde effecten van de maatregel en een kostenraming. In verschillende gesprekken en sessies zijn de ingediende maatregelen verder geconcretiseerd ten behoeve van de beoordeling door Arcadis. Uiteindelijk zijn 43 maatregelen uitgewerkt en beoordeeld (zie [bijlage D](#)). In [bijlage E](#) is een toelichting gegeven op de maatregelen die niet zijn beoordeeld.

2. Opstellen beoordelingskader

Ten behoeve van de beoordeling van de maatregelen is het beoordelingskader vastgesteld. Het beoordelingskader is besproken in de werkgroep Aanpak 2030 en daarna verder aangescherpt. Het is vervolgens vastgesteld in het Directeuren Overleg (DO).

Het beoordelingskader geeft invulling aan de drie doelstellingen van Aanpak 2030:

- De woningbouwopgave helpen mogelijk te maken;
- De regio bereikbaar houden;
- De mobiliteitstransitie verder op gang helpen.

Het beoordelingskader bestaat voornamelijk uit kwalitatieve beoordelingscriteria. Het beoordelingskader is zo opgebouwd dat de verschillende criteria elkaar niet direct beïnvloeden. Dit betekent dat een positieve beoordeling voor een criterium niet direct leidt tot een positieve beoordeling voor een ander criterium.

- De bijdrage van de maatregelen aan de bereikbaarheid van nieuwe woongebieden bepaalt in hoeverre de maatregel **de woningbouwopgave helpt mogelijk maken**.
- De grootte van de potentiële doelgroep, de bijdrage aan het regionale mobiliteitssysteem, het oplossend vermogen voor knelpunten en de toekomstbestendigheid van de maatregel bepalen de mate waarin de maatregelen de **regio bereikbaar houden**.
- Het **verder op gang helpen van de mobiliteitstransitie** richt zich op de grootte van de doelgroep voor de mobiliteitstransitie, de mate waarin deze doelgroep van de maatregel profiteert en de mate waarin de maatregel bijdraagt aan de reductie van CO₂-uitstoot en daarmee een duurzaam alternatief vormt voor de auto.

Het volledige beoordelingskader is opgenomen op de volgende pagina.

Doelstelling	Criterium	Beoordeling		Toelichting beoordeling
Woningbouw opgave helpen mogelijk maken	Bijdrage aan de bereikbaarheid van nieuwe woongebieden op basis van woningbouwaantallen t/m 2031	++	Maatregel draagt direct bij aan realisatie nieuw woongebied (bijv. ontsluiting van het gebied) of maakt extra woningbouw mogelijk.	Woningbouwaantallen t/m 2031 op basis van <u>GIS-kaart</u> van april 2023 van Provincie Utrecht. Bijdrage aan woningbouwlocaties buiten Provincie Utrecht beoordeeld op basis van aangedragen woningbouwaantallen t/m 2031 op de factsheets.
		+	Maatregel draagt indirect bij aan realisatie nieuw woongebied. Maatregel wordt getroffen op een andere locatie dan bij het woongebied en leidt tot een afname van verkeer op ontsluitingen van nieuwe woongebieden.	
		0	Draagt niet direct of indirect bij aan de realisatie van een nieuw woongebied.	
Regio bereikbaar houden	Grootte van potentiële doelgroep	> 5.000	Meer dan 5.000 reizigers	Inschatting van de grootte van de doelgroep op basis van HB-matrix (geaggregeerd naar wijkniveau, werkdagemaal, betreffende modaliteit) uit verkeersmodel StraVeM.
		2.500-5.000	2.500 tot 5.000 reizigers	
		1.000-2.500	1.000 tot 2.500 reizigers	
		< 1.000	Minder dan 1.000 reizigers	
		n.v.t.	Niet van toepassing. Maatregel richt zich op logistiek verkeer of doelgroep is niet te kwantificeren.	
	Bijdrage aan regionaal mobiliteitssysteem	++	Maatregel heeft bovenregionale functie. Doelgroepen uit meer dan twee plaatsen profiteren van de maatregel.	Kwalitatieve inschatting van de doelgroep die profiteert van de maatregel op basis van de locatie van de maatregel.
		+	Maatregel heeft regionale functie. Doelgroepen uit twee plaatsen profiteren van de maatregel.	
		0	Maatregel heeft geen regionale functie	
	Oplossend vermogen voor knelpunt van fiets, OV en auto	++	Leidt tot oplossen van een knelpunt	Beoordeling op basis van aangeleverde onderbouwing op de factsheets, documentatie en expert judgement.
		+	Leidt tot verminderen van een knelpunt	
		0	Leidt niet tot het verminderen van een knelpunt / Leidt tot verplaatsen van een knelpunt / Heeft geen relatie met een knelpunt	
	Toekomstbestendigheid maatregel na 2030	+	Maatregel draagt op lange termijn bij aan bereikbaarheid	Beoordeling of de maatregel na 2030 bijdraagt aan de bereikbaarheid.
		0	Maatregel draagt op korte termijn bij aan bereikbaarheid	
Mobiliteits- transitie verder op gang helpen	Grootte van de doelgroep voor mobiliteitstransitie	> 5.000	Meer dan 5.000 reizigers	Inschatting grootte van de doelgroep op basis van HB-matrix (geaggregeerd naar wijkniveau, werkdagemaal, auto) uit verkeersmodel StraVeM.
		2.500-5.000	2.500 tot 5.000 reizigers	
		1.000-2.500	1.000 tot 2.500 reizigers	
		< 1.000	Minder dan 1.000 reizigers	
		n.v.t.	Niet van toepassing. Maatregel levert alleen profijt op voor de auto of de doelgroep is niet te kwantificeren.	
	Mate waarin de doelgroep profiteert	++	Aanzienlijke verbetering in reistijd, comfort en leefbaarheid t.o.v. huidige situatie als alternatief voor de auto	Referentiestudies, onderzoeken en expertjudgement om het effect van de maatregelen in te schatten.
		+	Beperkte verbetering in reistijd, comfort en leefbaarheid t.o.v. huidige situatie als alternatief voor de auto	
		0	Geen verbetering in reistijd, comfort en leefbaarheid t.o.v. huidige situatie als alternatief voor de auto	
	Bijdrage aan CO2-reductie. Mate waarin de maatregel een duurzaam alternatief voor de auto vormt	+++	Voorkomen van fossiel gemotoriseerde mobiliteit (lopen, fietsen en geen verplaatsing)	Beoordeling volgt direct uit type maatregel. Een maatregel die bijdraagt aan meerdere vervoermiddelen krijgt de beste beoordeling van deze vervoermiddelen toegekend.
		++	Verminderen van fossiel gemotoriseerde mobiliteit (OV, deelmobiliteit)	
		+	Verduurzamen van fossiel gemotoriseerde mobiliteit	
		0	Gebruik van de privéauto verandert niet	
Haalbaarheid	Investeringskosten voor de realisatie van de maatregel (exclusief BTW)	€	Minder dan € 5 miljoen	Op basis van aangeleverde kostenramingen. Kostenramingen zijn getoetst door kostendeskundige op basis van kostenkengetallen en expert judgement.
		€€	€ 5 miljoen tot € 10 miljoen	
		€€€	Meer dan € 10 miljoen	

3. Beoordelen en prioriteren maatregelen

De ingediende maatregelen zijn op basis van de informatie op de aangeleverde projectfiche beoordeeld middels het vastgestelde beoordelingskader. In overleg met de betrokken partijen is de beoordeling waar nodig aangescherpt.

Bij de beoordeling zijn de volgende overwegingen meegenomen:

- Voor kleine woningbouwlocaties zijn aanvullende mobiliteitsmaatregelen minder noodzakelijk dan bij grote woningbouwlocaties. In de beoordeling is daarom uitgegaan van minstens 200 toe te voegen woningen, zodat we beter kunnen onderbouwen dat maatregelen noodzakelijk zijn voor de ontsluiting van woningbouwgebieden.
- De potentiële doelgroep en de doelgroep voor de mobiliteitstransitie zijn bepaald op basis van herkomst/bestemmingsmatrices uit het StraVeM verkeersmodel (2030, scenario Hoog). StraVeM is hiervoor het meest geschikt omdat het op regionale schaal een hoger betrouwbaarheidsniveau kent dan Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU) en Nederlands Regionaal Model (NRM).
- Uit bestaande documentatie zoals de Stresstest, U Ned Mobiliteitsstrategie en Integrale Mobiliteits Analyse kan geen eenduidig beeld worden gevormd voor de knelpunten voor fiets, OV en auto in 2030. Het oplossend vermogen voor knelpunten is daarom bepaald op basis van de situatie in 2030 zoals aangeleverd door de regiopartijen. Hierbij is zoveel mogelijk rekening gehouden met het niet doorgaan van projecten zoals Ring Utrecht en Knooppunt Hoevelaken.
- De mate waarin een maatregel bijdraagt aan de mobiliteitstransitie is afhankelijk van de doelgroep voor de mobiliteitstransitie, de mate waarin deze doelgroep profiteert én de bijdrage aan de CO₂-reductie. Een goede score op één van deze criteria kan ertoe leiden dat de maatregel niet bijdraagt aan de mobiliteitstransitie. Deze drie beoordelingscriteria moeten daarom in samenhang worden bekeken om de bijdrage aan de mobiliteitstransitie te beoordelen.
- Als de maatregel zich richt op meerdere vervoermiddelen (bijvoorbeeld OV en fiets) dan krijgt de betreffende maatregel de laagste score (van beide vervoermiddelen) bij de mate waarin de maatregel een duurzaam alternatief vormt.
- De investeringskosten van de maatregelen zijn gebaseerd op de aangeleverde kosteninschatting van de regiopartijen. De ordegrrootte van de investeringskosten is door een kostendeskundige getoetst op basis van kostenkengetallen en expert judgement. Het opstellen van een gedetailleerde kostenraming is geen onderdeel van deze studie. De investeringskosten per maatregel zijn conform het beoordelingskader gecategoriseerd in lage (<5 miljoen euro), middelhoge (5-10 miljoen euro) en hoge kosten (>5 miljoen euro). De financiële baten van de maatregelen zijn binnen de scope van deze studie niet inzichtelijk gemaakt.

3. Resultaten

Door de beoogde verstedelijkingsopgave staat de bereikbaarheid van Utrecht onder druk. De Aanpak 2030 heeft daarom de volgende doelstellingen: het mogelijk maken van de woningbouwopgave tot 2030, de regio bereikbaar houden en de mobiliteitstransitie op gang brengen. Een multimodaal pakket aan maatregelen is nodig om deze doelstellingen te bereiken.

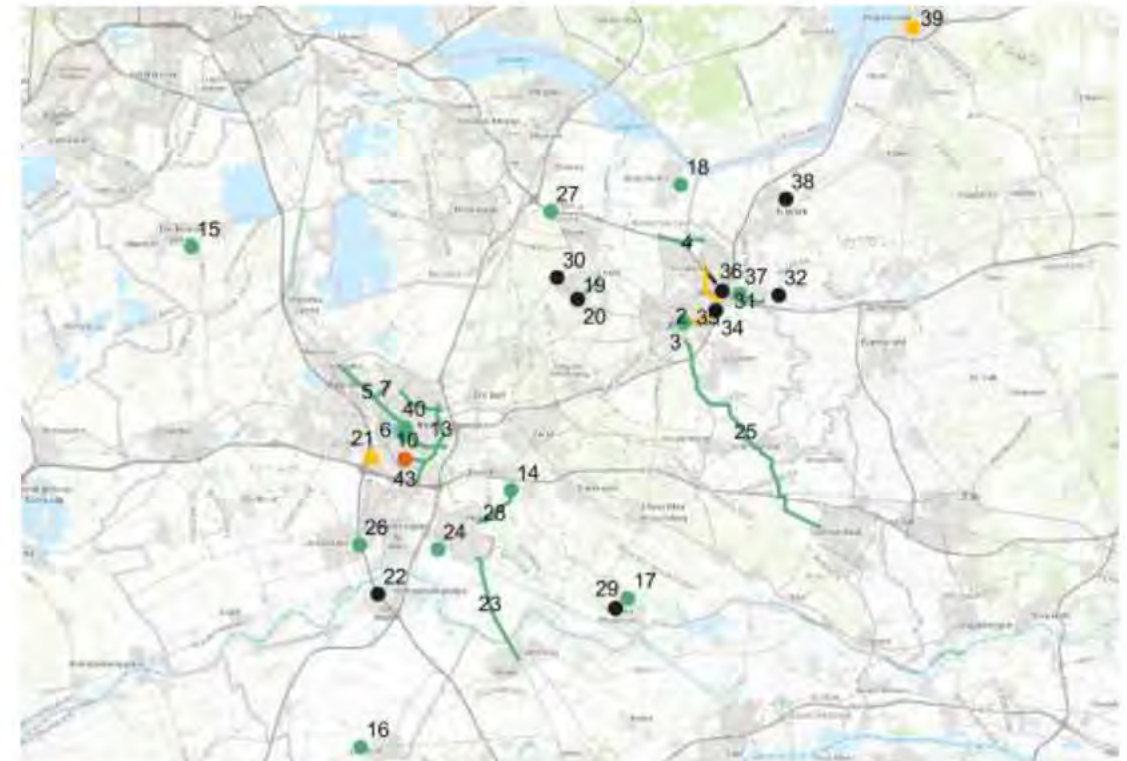
Maatregelen

De ingediende maatregelen zijn weergegeven op de kaart. Het accent van de (ingediende) maatregelen ligt met name op de fietsmaatregelen. Maatregelen voor OV en auto zijn beperkt ingediend, hierdoor komt een evenwichtig multimodaal pakket aan maatregelen nog niet volledig tot zijn recht.

Enkele maatregelen hangen inhoudelijk met elkaar samen, bijvoorbeeld de bouw van tijdelijke hub op de Energieweg en de realisatie van de (H)OV-corridor Amersfoort Vathorst – Hoefkwartier – Utrecht Science Park. Een bushalte op de locatie van de hub kan de potentie van het gebruik verhogen. Het vrijliggende fietspad Houten-Odijk en de fietsmaatregelen in Kersenweide in Bunnik liggen in het verlengde van elkaar. Het tegelijkertijd uitvoeren van deze maatregelen verbetert de regionale fietsroute.

De optimalisaties in Hoevelaken (rotondes en verbetering fietsroute) hebben bovendien een raakvlak vanwege de geografische ligging. Het is daardoor voordeliger om beide maatregelen tegelijkertijd uit te voeren. Daarnaast kunnen verschillende fietsmaatregelen worden gecombineerd tot logische maatregelenpakketten zoals de fietsroutes naar Utrecht Overvecht.

De synergie tussen de meeste maatregelen is beperkt, maar moet ook in samenhang worden gezien met de maatregelen uit andere U Ned programmalijnen zoals de Korte Termijn Aanpak, Goedopweg, Regiopoorten en regionale strategieën zoals het Regionaal Toekomstbeeld Fiets (RTF). De doorfietsroutes Culemborg-Houten-Utrecht, Vianen-Houten en Veenendaal-Amersfoort maken bijvoorbeeld onderdeel uit van RTF.



● Fiets, OV en auto

● Fiets

● OV

● Auto

● Logistiek

Binnen de maatregelen voor Aanpak 2030 is daarnaast sprake van de volgende maatregelen:

- **Knooppunt Hoevelaken** richt zich op verbeteren van doorstroming in het knooppunt.
- **Smart Mobility en logistiek** betreffen generieke of logistieke maatregelen.

Knooppunt Hoevelaken

De maatregelen voor knooppunt Hoevelaken vallen onder een separate BO MIRT afspraak van vorig jaar: *“Rijk en regio spannen zich in om met nader te bepalen (no-regret) maatregelen de impact van de uitgestelde oplevering van Knooppunt Hoevelaken op te vangen. Identificatie van deze maatregelen vindt plaats binnen de U Ned programmalijnen Korte Termijn Aanpak (KTA) en Aanpak 2030.”*

Bij Aanpak 2030 is tot nu toe uitgegaan van de realisatie van Knooppunt Hoevelaken voor 2035. Het is onduidelijk wat de impact is van de heroriëntatie van het tracébesluit. Dit vraagt mogelijk om een groter en ingrijpend pakket aan maatregelen om verdere vertraging op te vangen en budget en capaciteit bij het Rijk om de maatregelen te kunnen financieren.

Smart Mobility en logistiek

De Smart Mobility maatregelen zijn generiek van aard in een breder geografisch gebied. Hierdoor is de koppeling aan woningbouwlocaties lastig. Het voordeel van deze maatregelen is dat ze relatief zeer snel realiseerbaar zijn. Dit soort maatregelen passen momenteel niet bij een specifieke programmalijn binnen U Ned en vallen daardoor tussen wal en schip.

Daarnaast is de maatregel logistieke hub ingediend. Deze maatregel faciliteert alleen het logistieke verkeer en niet personenverkeer. Hierdoor is de maatregel niet volledig te beoordelen op de vastgestelde indicatoren uit het beoordelingskader. Opgemerkt moet worden dat de maatregel over het algemeen wel bijdraagt aan de doelstellingen van Aanpak 2030.

Beoordeling maatregelen

Alle maatregelen dragen in meer of mindere mate bij aan de doelstellingen van Aanpak 2030. Bovendien zijn alle maatregelen voor 2030 uitvoerbaar. De beoordeling is samengevat in de overzichtstabel in [bijlage A](#). Deze beoordeling is per maatregel uitgewerkt op factsheets in [bijlage D](#). Hieronder volgt een nadere toelichting op de beoordeling van de drie doelstellingen van Aanpak 2030.

Woningbouwopgave helpen mogelijk maken

Een groot aantal maatregelen helpt de woningbouwopgave tot 2030 mogelijk maken (zie [bijlage B](#)). Veel woningbouwgebieden waar de maatregelen aan bijdragen komen ook terug in de woondeals voorjaar 2023 van Rijk en Regio's Utrecht en Amersfoort. De maatregelen die het sterkste bijdragen aan de woningbouwopgave zijn maatregelen die een woningbouwgebied ontsluiten of extra woningbouw mogelijk maken. Fietsroute Bovenduist vormt bijvoorbeeld de directe ontsluiting van het woningbouwgebied naar Vathorst. De Dam tot Dom fietsroute vormt daarentegen geen directe ontsluiting van woningbouwgebieden, maar draagt sterk bij aan verschillende woningbouwgebieden zoals Cartesius, Wisselspoor en Maarssenbroek en Overvecht. Deze maatregel verbetert de fietsverbinding op de Demkabrug, waardoor de fietsbereikbaarheid van verschillende gebieden in Utrecht sterk verbetert en extra woningbouw mogelijk maakt.

Daarnaast draagt een groot aantal maatregelen indirect bij aan de woningbouwopgave. Het omleggen van de rondweg N229 in Wijk bij Duurstede leidt tot een betere loop- en fietsbereikbaarheid van de nieuwe woonwijk Geer III. Deze maatregel draagt op die manier indirect bij aan de woningbouwopgave.

Regio bereikbaar houden

De bijdrage aan het regionaal mobiliteitssysteem verschilt sterk onder de maatregelen. De maatregelen voor Knooppunt Hoevelaken dragen bijvoorbeeld allemaal bij aan het (boven)regionale mobiliteitssysteem doordat de maatregelen betrekking hebben op doorgaand (regionaal) verkeer. Daarentegen dragen de fietsmaatregelen vaker bij aan het lokale mobiliteitssysteem. Dit betreft dan met name de maatregelen die de directe ontsluiting vormen van een gebied. De lokale doelgroep (bewoners en bezoekers van het gebied) hebben dan vooral profijt van de fietsverbinding. Overigens zijn er ook verschillende fietsmaatregelen die bijdragen aan het (boven)regionale mobiliteitssysteem. Zo draagt de uitbreiding van de capaciteit fietsparkeren op Utrecht CS aan het regionale mobiliteitssysteem. Het bedient zowel bewoners van omliggende (nieuwbouw)wijken en de regio als bezoekers van Utrecht. De doorfietsroutes dragen bij aan het regionale mobiliteitssysteem doordat deze een regionale doelgroep bedienen.

De maatregelen in Utrecht hebben over het algemeen een grote potentiële doelgroep, ook als de maatregel bijdraagt aan het lokale mobiliteitssysteem. Dit komt doordat meer mensen gebruik maken van de beschikbare infrastructuur. De doelgroep van doorfietsroutes is wisselender en verschilt daarnaast ook tussen de routedelen.

De meeste maatregelen leiden tot het verminderen of oplossen van een knelpunt. Deze knelpunten hebben betrekking op de capaciteit/verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, ontbrekende schakels en barrièrewerking. De fietsbrug over de Hollandsche IJssel vormt bijvoorbeeld de ontbrekende schakel op de doorfietsroute IJsselstein-Nieuwegein-Utrecht. Bij de realisatie van de fietsbrug is geen sprake meer van dit knelpunt. Het aanleggen van een keerspoor voor frequentieverhoging van sprinters tussen Harderwijk, Nijkerk en Amersfoort leidt tot ontlasting van de capaciteitsknelpunten op het hoofdwegennet bij Knooppunt Hoevelaken. Deze maatregel zorgt ervoor dat het knelpunt vermindert.

Alle maatregelen zijn toekomstbestendig na 2030 met uitzondering van de tijdelijke hub op de Energieweg in Amersfoort en Gecoördineerd Netwerkbreed Verkeersmanagement A1/A28 Hoevelaken. De locatie van de tijdelijke hub is na 2030 namelijk nodig voor de verbreding van de A28. Gecoördineerd Netwerkbreed Verkeersmanagement richt zich eveneens op de tijdelijke situatie tot aan de verbreding. De inzetbaarheid is echter mogelijk na 2030.

Mobiliteitstransitie verder op gang helpen

De maatregelen die het meeste bijdragen aan de mobiliteitstransitie zijn de maatregelen waarbij de doelgroep voldoende groot is, de doelgroep van de maatregel profiteert en de mate waarin de maatregel leidt tot een CO₂-reductie. Deze drie indicatoren moeten daarom in samenhang worden beschouwd.

De meerderheid van de ingediende maatregelen (24 van de 43) betreft fietsmaatregelen. Deze maatregelen dragen het meeste bij aan de CO₂-reductie. Als sprake is van een voldoende grote doelgroep en als deze doelgroep profiteert dan levert dit het grootste effect op. Bij de Dam tot Dom fietsroute en verschillende andere doorfietsroutes zoals de route Vianen-Houten is sprake van een doelgroep van meer dan 5.000 reizigers per etmaal. De fietsroute levert daarnaast een aanzienlijke verbetering op in reistijd. De fietsmaatregelen in Kersenweide in Bunnik kennen weliswaar een kleinere doelgroep (2.500-5.000 reizigers per etmaal), de doelgroep profiteert echter wel aanzienlijk door de nieuwe fietsverbindingen en wordt hierdoor gunstig beoordeeld.

Maatregelen voor de auto dragen niet bij aan de mobiliteitstransitie en worden daarom het laagst beoordeeld. Hierbij is geen doelgroep voor de mobiliteitstransitie en er is geen sprake van een bijdrage aan de CO₂-reductie. De automaatregelen voor Knooppunt Hoevelaken worden daarom het slechtste beoordeeld op dit criterium.

Kosten

Voor negentien maatregelen bedragen de kosten minder dan € 5 miljoen (excl. BTW). Twaalf maatregelen vragen een investering van € 5 miljoen tot € 10 miljoen (excl. BTW). Twaalf maatregelen vragen een grotere investering dan € 10 miljoen (excl. BTW). Deze inschatting is gemaakt op basis van de ingediende kosteninschattingen, kostenkengetallen en expert judgement van een kostendeskundige.

Het detailniveau van een groot aantal maatregelen is te beperkt om de kosten van de maatregelen te toetsen. De kosten van maatregelen zijn daardoor mogelijk onderschat. Een gedetailleerde kostenraming vraagt om een verdere uitwerking van de maatregel onderbouwd met een (schets)ontwerp.

4. Conclusie

Alle ingediende maatregelen dragen in meer of mindere mate bij aan de doelstellingen van Aanpak 2030. De maatregelen vergroten de bereikbaarheid van nieuwe woongebieden, houden de regio bereikbaar en/of brengen de mobiliteitstransitie verder op gang.

De fietsmaatregelen dragen het meeste bij aan de doelstellingen van de programmalijn. Deze maatregelen dragen over het algemeen bij aan de regionale bereikbaarheid en mobiliteitstransitie. Daarnaast dragen de fietsmaatregelen in veel gevallen (indirect) bij aan de bereikbaarheid van nieuwe woongebieden en het regionale mobiliteitssysteem. De Dam tot Dom fietsroute heeft bijvoorbeeld op alle beoordelingscriteria de maximale score.

Daarnaast krijgen verschillende OV-maatregelen eveneens een positieve beoordeling op alle doelstellingen. Dit betreft bijvoorbeeld de realisatie van (H)OV-corridor Amersfoort Vathorst-Hoefkwartier-Utrecht Science Park en het aanleggen van een keerspoor voor frequentieverhoging van sprinters tussen Harderwijk, Nijkerk en Amersfoort.

De automaatregelen brengen de mobiliteitstransitie niet verder op gang en worden daardoor over het algemeen minder goed beoordeeld op de doelstellingen van Aanpak 2030. Dit geldt bijvoorbeeld voor verschillende maatregelen voor Knooppunt Hoevelaken.





Alle maatregelen dragen dus in meer of mindere mate bij aan de doelstellingen. De beoordeling levert beslisinformatie op voor het verder prioriteren van maatregelen tot een effectief mobiliteitspakket binnen de regio. Afhankelijk van de beschikbare middelen voor de realisatie van de maatregelen en weging van de subdoelen kunnen de maatregelen op basis van de beoordeling verder worden geprioriteerd.

Op die manier kunnen bijvoorbeeld de maatregelen worden geselecteerd die de grootste bijdrage leveren aan de doelstellingen van Aanpak 2030. Dit kan bijvoorbeeld door middel van een totaalscore door verschillende doelstellingen en/of criteria te wegen of door een selectie te maken van maatregelen die het meeste bijdragen aan een bepaalde doelstelling. Daarnaast is het bijvoorbeeld mogelijk om maatregelen te selecteren die tegen beperkte financiële middelen de grootste bijdrage leveren aan de doelstellingen. In [Bijlage C](#) volgt een voorbeeld van deze prioritering waarbij alle doelstellingen even zwaar zijn beoordeeld.

Bijlage A:

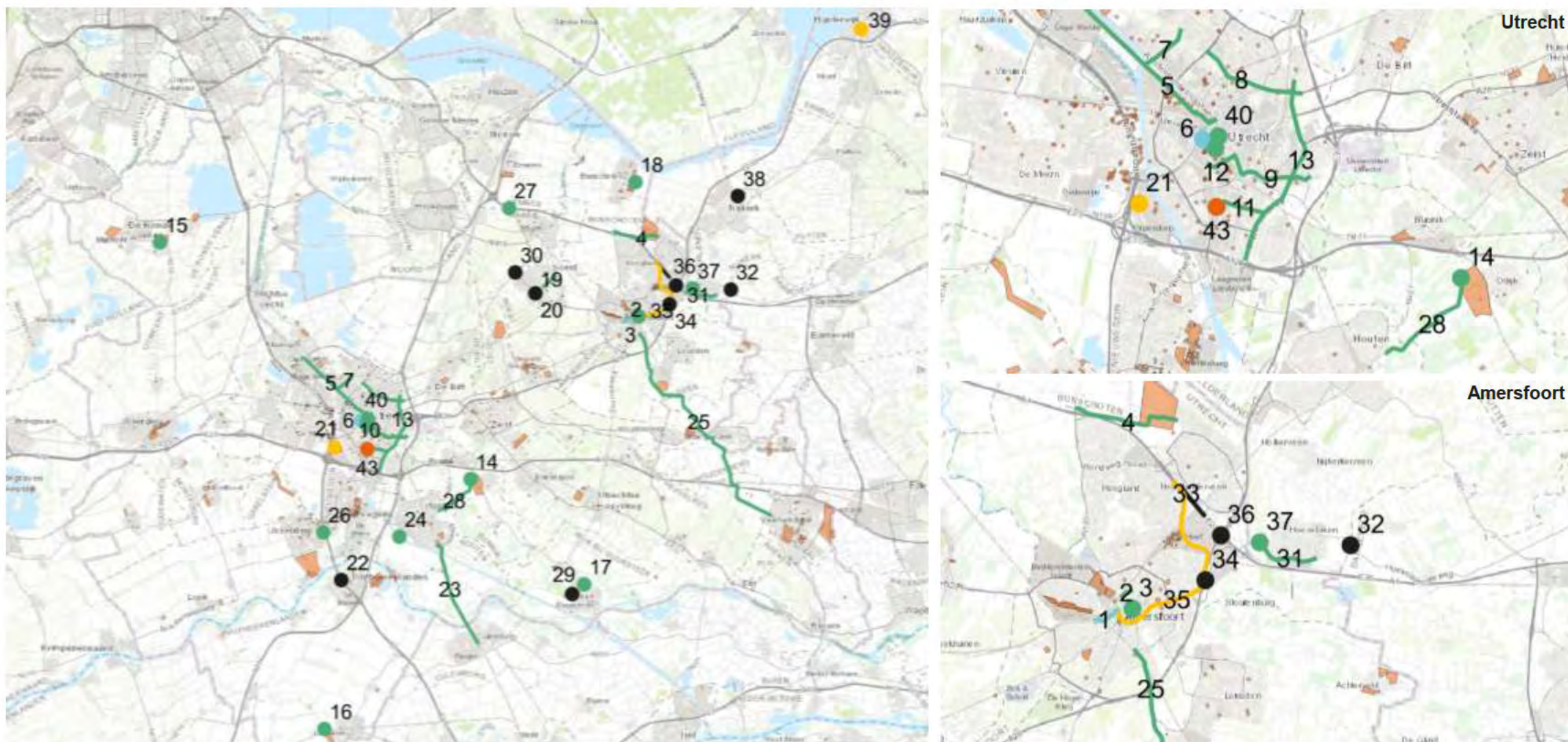
Beoordeling maatregelen

#	Maatregel	Woningbouw	Regio bereikbaar houden				Mobiliteitstransitie			Haalbaarheid
		Bereikbaarheid nieuwe woongebieden	Regionaal mobiliteits- systeem	Potentiële doelgroep	Knelpunten	Toekomst- bestendigheid	Doelgroep mobiliteits- transitie	Mate van profiteren	Bijdrage aan CO ₂ -reductie	Kosten
1	Herinrichting Stationsplein en verbinding Amersfoort Centraal – Stationsplein – Centrum	+	0	> 5.000	+	+	1.000 – 2.500	+	+++	€€€
2	Doorfietsroute Schimmelpenninckstraat Amersfoort	+	0	2.500 – 5.000	++	+	1.000 – 2.500	+	+++	€
3	Fietsparkeren binnenstad Amersfoort	0	0	> 5.000	+	+	1.000 – 2.500	+	+++	€
4	Fietsroute Bovenduist Amersfoort	++	+	1.000 – 2.500	0	+	1.000 – 2.500	++	+++	€
5	Dam tot Dom fietsroute (tracédeel Utrecht)	++	++	> 5.000	++	+	> 5.000	++	+++	€€€
6	Dynamisch Verkeersmanagement Lombokplein	+	+	> 5.000	+	+	> 5.000	+	++	€
7	Fietsroute Overvecht – Lage Weide	+	0	> 5.000	+	+	2.500 – 5.000	+	+++	€€
8	Fietsroute Overvecht – USP / Centrum	+	0	> 5.000	+	+	2.500 – 5.000	+	+++	€€
9	Fietsroute USP – Centrum via Zuidpoort	+	0	> 5.000	+	+	1.000 – 2.500	+	+++	€€
10	Onderdoorgang Nicolaas Beetsstraat voor langzaam verkeer	+	+	> 5.000	+	+	2.500 – 5.000	+	+++	€€€
11	Fietsroute USP – Merwede	+	0	> 5.000	0	+	1.000 – 2.500	+	+++	€
12	Uitbreiding capaciteit fietsparkeren: CS Dubbele Knoop	+	++	> 5.000	+	+	2.500 – 5.000	+	+++	€€€
13	Fietsroute Waterlinieweg	+	+	> 5.000	+	+	< 1.000	+	+++	€€
14	Fietsmaatregelen Kersenweide in Bunnik	++	+	1.000 – 2.500	+	+	2.500 – 5.000	++	+++	€€
15	Fietsmaatregelen De Ronde Venen	++	+	> 5.000	+	+	> 5.000	+	+++	€€
16	Fietstunnel Broekgraaf Noord en Zuid in Leerdam	++	0	1.000 – 2.500	+	+	> 5.000	+	+++	€€
17	Fietstunnel rondweg N229 en fietspad langs rondweg N229 in Wijk bij Duurstede	++	0	< 1.000	+	+	> 5.000	+	+++	€€
18	Vrijliggend fietspad Smeerweg in Bunschoten	+	0	1.000 – 2.500	+	+	2.500 – 5.000	+	+++	€
19	Herprofilering Dalweg in Soest	0	0	> 5.000	0	+	N.v.t.	0	0	€
20	Oplossing overbelasting ontsluitingswegen Overhees in Soest	++	0	> 5.000	++	+	N.v.t.	0	++	€
21	Aansluiting stedelijk HOV (toe- en afrit) voor BRT Papendorp A2	+	++	> 5.000	0	+	1.000 – 2.500	+	++	€€€
22	Mobiliteitshub Vianen A27	0	++	> 5.000	+	+	1.000 – 2.500	+	++	€€€
23	Doorfietsroute Culemborg-Houten-Utrecht	+	+	> 5.000	++	+	> 5.000	++	+++	€€€
24	Doorfietsroute Vianen - Houten	+	+	1.000 – 2.500	++	+	> 5.000	++	+++	€€€
25	Doorfietsroute Veenendaal - Amersfoort	+	+	2.500 – 5.000	0	+	> 5.000	0	+++	€€€
26	Fietsbrug over de Hollandsche IJssel op de doorfietsroute IJsselstein-Nieuwegein-Utrecht	+	+	2.500 – 5.000	++	+	> 5.000	+	+++	€
27	Ongelijkvloerse kruising (tunnel) bij “N221-Poort van Baarn” in doorfietsroute Hilversum-Amersfoort	0	+	> 5.000	+	+	> 5.000	+	++	€€€
28	Vrijliggend fietspad Houten-Odijk	++	+	< 1.000	+	+	< 1.000	++	+++	€€
29	Omleggen rondweg N229 in Wijk bij Duurstede	+	0	2.500 – 5.000	+	+	< 1.000	+	++	€
30	Kruispuntoplossingen Soest incl. fietspaden	0	+	2.500 – 5.000	++	+	N.v.t.	0	0	€
31	Optimaliseren ontsluiting Hoevelaken – verbreding fietsroute en aanleg vrijliggend fietspad	+	0	2.500 – 5.000	+	+	> 5.000	+	+++	€€
32	Optimaliseren ontsluiting Hoevelaken – rotondes	++	0	1.000 – 2.500	+	+	2.500 – 5.000	+	++	€

#	Maatregel	 Woningbouw	 Regio bereikbaar houden				 Mobilititeitstransitie			 Haalbaarheid
		Bereikbaarheid nieuwe woongebieden	Regionaal mobiliteits-systeem	Potentiële doelgroep	Knelpunten	Toekomst-bestendigheid	Doelgroep mobiliteits-transitie	Mate van profiteren	Bijdrage aan CO ₂ -reductie	Kosten
	Knooppunt Hoevelaken									
33	Verlengen wegvak A1	0	++	> 5.000	+	+	N.v.t.	0	0	€€€
34	Tijdelijke hub Energieweg Amersfoort	0	+	1.000 – 2.500	0	0	1.000 – 2.500	0	++	€
35	(H)OV-corridor Amersfoort Vathorst – Hoefkwartier – Utrecht Science Park	+	+	< 1.000	+	+	< 1.000	+	++	€
36	Gecoördineerd Netwerkbreed Verkeersmanagement A1/A28 Hoevelaken	0	+	> 5.000	+	0	N.v.t.	0	0	€
37	Optimaliseren ontsluiting Hoevelaken – fietstunnel en rotonde	+	+	2.500 – 5.000	++	+	2.500 – 5.000	+	+++	€€
38	Optimaliseren Verkeersregelininstallatie Nijkerk	+	+	> 5.000	+	+	n.v.t.	0	0	€
39	Aanleggen keerspoor voor frequentieverhoging	+	++	< 1.000	+	+	> 5.000	++	++	€€€
	Smart Mobility									
40	Realtime monitoren van bezetting fietsparkeerplekken	+	+	> 5.000	+	+	> 5.000	+	+++	€
41	Toolbox Smart Mobility bij gebiedsontwikkeling	++	0	> 5.000	+	+	> 5.000		+++	€
42	Programma Multimodaal Verkeersmanagement - MUV	0	++	> 5.000	+	+	N.v.t.		0	€€€
	Logistiek									
43	Logistieke hubs voor vervoer over water Utrecht	++	0	N.v.t.	+	+	N.v.t.	+	++	€

Bijlage B: Overzichtskaart met woningbouwplannen

Overzichtskaart met woningbouwplannen



Bijlage C:

Voorbeeld prioritering

Voorbeeld prioritering

Op basis van de beoordeling voor Aanpak 2030 kan worden geprioriteerd om te komen tot een effectief mobiliteitspakket binnen de regio. Deze prioritering kan plaatsvinden op verschillende manieren, bijvoorbeeld door de bijdrage aan de doelstellingen uit te drukken in een totaalscore.

De prioritering in het voorbeeld hiernaast is tot stand gekomen door de verschillende doelstellingen even zwaar mee te laten wegen in de totaalscore. Hierbij is rekening gehouden met het verschillend aantal indicatoren per doelstelling. Zodoende is de maximale score per doelstelling 0,33. Uit deze prioritering komt naar voren dat de 10 maatregelen met de hoogste totaalscore allemaal fietsmaatregelen betreffen. De Dam tot Dom fietsroute krijgt de maximale score (1,00). Deze fietsroute heeft bij alle indicatoren de maximale score gekregen.

Het toepassen van verschillende wegingsfactoren resulteert in verschillende rangordes van maatregelen. De bovenste vier maatregelen (Dam tot Dom fietsroute, fietsmaatregelen De Ronde Venen en Kersenweide in Bunnik en de Doorfietsroute Culemborg-Houten-Utrecht), dragen ongeacht de toegepaste wegingsfactoren het meeste bij aan de doelstellingen.

#	Nr.	Maatregel	Totaalscore
1	5	Dam tot Dom fietsroute (tracédeel Utrecht)	1,00
2	15	Fietsmaatregelen De Ronde Venen	0,86
3	14	Fietsmaatregelen Kersenweide in Bunnik	0,82
4	23	Doorfietsroute Culemborg-Houten-Utrecht	0,79
5	16	Fietstunnel Broekgraaf Noord en Zuid in Leerdam	0,76
6	4	Fietsroute Bovenduist Amersfoort	0,74
7	17	Fietstunnel rondweg N229 en fietspad langs rondweg N229 in Wijk bij Duurstede	0,74
8	24	Doorfietsroute Vianen - Houten	0,74
9	28	Vrijliggend fietspad Houten-Odijk	0,72
10	26	Fietsbrug over de Hollandsche IJssel op de doorfietsroute IJsselstein-Nieuwegein-Utrecht	0,71

Bijlage D1: Factsheets

Herinrichting Stationsplein en verbinding Amersfoort Centraal – Stationsplein – Centrum

Maatregel 1 - gemeente Amersfoort



Beschrijving maatregel

Maatregel betreft de herinrichting van het Stationsplein en de Stationsstraat/Van Asch van Wijkstraat met daarin opgenomen de fietsinfrastructuur, de OV-infrastructuur en de voetgangersverbinding tussen Amersfoort Centraal en het centrum. De ruimtelijke kwaliteit van de omgeving van het station wordt verhoogd en de mogelijkheden om veilig en snel naar het station te fietsen/wandelen worden versterkt.

Kosten: €€€



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

+

De maatregel leidt niet tot afname van verkeer op ontsluitingen maar draagt wel indirect bij aan de realisatie van woningbouwplannen langs de Eem en het stationsgebied en de verbetering van de verbinding tussen het station en de binnenstad.

Aantal nieuwe woningen: ca. 650

Regio bereikbaar houden



Bijdrage aan regionale mobiliteitssysteem

0

De route is primair gericht op het vergroenen, toegankelijker en aantrekkelijker maken van de stadsentree en de verbinding van het station met de binnenstad. Het verbeteren van de doorstroming van het OV is niet dusdanig om de de maatregel als regionaal te beoordelen. De maatregel heeft daarmee een lokale functie.

Grootte potentiële doelgroep

> 5.000

De doelgroep bevindt zich in de wijken Soesterkwartier - Stadskern, Nederberg, Leusderkwartier, Vermeerkwartier, Isselt, Eemkwartier, De Berg (Noord) - Stadskern, Nederberg.

Oplossend vermogen voor knelpunt

+

De knelpunten zijn: barrierewerking door onlogische route vanaf station naar centrum, gebrek aan goede en veilige fietsinfrastructuur en een goede afwikkeling van het OV. Maatregel draagt bij aan verminderen van deze knelpunten.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

De maatregel is permanent en zal daarmee ook na 2030 bijdragen.

Mobiliteits transitie



Mate waarin de doelgroep profiteert

+

Voetgangers, fietsers en OV reizigers kunnen zich door maatregel comfortabeler, sneller en veiliger verplaatsen in het stationsgebied waardoor het gebruik van deze duurzame mobiliteitsvormen aantrekkelijker worden.

Bijdrage aan CO2 reductie

+++

Het doel van de maatregel is primair om de inrichting in het gebied voor langzaam verkeer en OV aantrekkelijker te maken en de auto op de laatste plaats te laten komen. Daarmee draagt de maatregel positief bij aan de CO2-reductie.

Doorfietsroute Schimmelpenninckstraat Amersfoort

Maatregel 2 - gemeente Amersfoort



Beschrijving maatregel

Maatregel betreft het opwaarderen kwaliteit fietsverbinding Schimmelpenninckstraat Amersfoort. Door het smalle wegprofiel in combinatie met het haal- en breng verkeer van de basisschool komen fietsers in de verdrukking. Een fietsstraat inrichting verhoogt de kwaliteit van de route. Met een fietsstraat-inrichting wordt de prioriteit aan de fietsers gegeven, wordt de auto ondergeschikt gemaakt en wordt ook het comfort verbeterd.

Kosten: €



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

+

De route loopt door de woningbouwontwikkelingen Hoefkwartier en Vathorst-Podium en biedt een aantrekkelijke verbinding voor Bovenduist. Binnen 10 min fietsen zijn zowel het centrum als station Afoort bereikbaar. De bestaande route wordt momenteel opgewaardeerd, wat indirect bijdraagt aan de kwaliteit ervan.

Aantal nieuwe woningen: 6.500 – 7.500

Regio bereikbaar houden



Bijdrage aan regionale mobiliteitssysteem

0

De route verbindt verschillende delen van Amersfoort en heeft daarom geen regionale functie.

Grootte potentiële doelgroep

2.500 – 5.000

De doelgroep bevindt zich in de wijken Schothorst-Stadskern, Soesterkwartier-Schothorst Zuid/Kruiskamp/De Hoef en Eemkwartier-Kruiskamp.

Oplossend vermogen voor knelpunt

++

Het knelpunt wordt veroorzaakt door een smal wegprofiel en een gebrek aan comfort. Door de route op te waarderen tot een doorfietsroute kunnen deze problemen worden opgelost.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

De maatregel is permanent en zal daarmee ook na 2030 bijdragen.

Mobiliteitstransitie



Mate waarin de doelgroep profiteert

+

Fietsers zullen comfortabeler kunnen fietsen op deze route maar op de gehele fietsroute zal dit slechts een stukje zijn.

Grootte doelgroep mobiliteitstransitie

1.000 – 2.500

De bandbreedte van het aantal autoreizigers per werkdagemaal dat in potentie kan worden verleid tot het gebruik van alternatieve modaliteiten is tussen 1.000 – 2.500.

Bijdrage aan CO2 reductie

+++

De aanleg van (hoogwaardige) fietsverbindingen draagt sterk bij aan het beperken van CO2 uitstoot.

Fietsparkeren binnenstad Amersfoort

Maatregel 3 - gemeente Amersfoort



Beschrijving maatregel

Maatregel betreft de inzet op het uitbreiden van het aanbod van inpandige en bewaakte stallingen op twee locaties:

- Omgeving Hof/Havik
- Omgeving kernwinkelgebied/Varkensmarkt

Kosten: €



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

0

Het creëren van een inpandige fietsenstalling is niet direct gerelateerd aan het mogelijk maken van extra woningbouw. Het is eerder een kwaliteitsverbetering van een bestaand gebouw en draagt niet bij aan de vergroting van het aantal woningen.

Aantal nieuwe woningen: n.v.t.

Regio bereikbaar houden



Bijdrage aan regionale mobiliteitssysteem

0

De maatregel gaat over fietsparkeren in de binnenstad van Amersfoort door mensen die op fietsafstand wonen, en is daarmee lokaal georiënteerd.

Grootte potentiële doelgroep

> 5.000

De doelgroep bevindt zich in de wijk Amersfoort – Stadskern.

Oplossend vermogen voor knelpunt

+

Overlast van foutief fietsparkeren en fietsparkeerdruk worden genoemd als knelpunt (capaciteitsgerelateerd). Deze maatregel draagt bij aan het verminderen van dit knelpunt.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

De maatregel is permanent en zal daarmee ook na 2030 bijdragen.

Mobiliteits transitie



Mate waarin de doelgroep profiteert

+

Het gebruik van een fietsenstalling binnen een gebouw verlaagt de drempel om de fiets te gebruiken. Mensen kiezen sneller voor de fiets als ze weten dat ze deze veilig kunnen stallen, waardoor de fiets aantrekkelijker wordt voor kortere afstanden. Het effect van deze verbetering op de totale afweging van reizigers om de fiets te gebruiken is echter niet bekend.

Bijdrage aan CO2 reductie

+++

De aanleg van (hoogwaardige) fietsverbindingen draagt sterk bij aan het beperken van CO2 uitstoot.

Fietsroute Bovenduist Amersfoort

Maatregel 4 - gemeente Amersfoort



Beschrijving maatregel

Maatregel betreft de aanleg van een fietsverbinding tussen A1-aansluiting Bunschoten en Amersfoort Vathorst Boulevard, parallel aan de nog aan te leggen verbindingsweg tussen de Boulevard van Vathorst en de N199-Amersfoortsestraat. Dit nieuwe fietspad draagt bij aan een betere fietsverbinding tussen Nijkerk, Vathorst Noord, Bunschoten en Baarn.

Kosten: €



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

++

Met de maatregel wordt een directe (fiets)ontsluiting tussen de Boulevard in Vathorst en de A1-aansluiting Bunschoten via de nieuw te ontwikkelen wijk Vathorst-Bovenduist gecreeerd.

Aantal nieuwe woningen: 3.000

Bijdrage aan regionale mobiliteitssysteem

+

De route verbindt verschillende delen van Vathorst en Bunschoten binnen Amersfoort en heeft daarom een regionale functie.

Regio bereikbaar houden



Grootte potentiële doelgroep

1.000 – 2.500

De doelgroep zijn fietsers met herkomst Vathorst en bestemming Bunschoten (verder richting Baarn, Hilversum is het vervolg).

Oplossend vermogen voor knelpunt

0

In de huidige situatie ontbreekt de verbinding Vathorst en Bunschoten, waardoor er geen capaciteitsknelpunt bestaat.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

De maatregel is permanent en zal daarmee ook na 2030 bijdragen.

Mobiliteitstransitie



Mate waarin de doelgroep profiteert

++

Er bestaat geen directe fietsverbinding in de huidige situatie. Deze maatregel maakt een directe fietsverbinding mogelijk waar de doelgroep direct van profiteert.

Bijdrage aan CO2 reductie

+++

De aanleg van (hoogwaardige) fietsverbindingen draagt sterk bij aan het beperken van CO2 uitstoot.

Dam tot Dom fietsroute (tracédeel Utrecht)

Maatregel 5 - gemeente Utrecht



Beschrijving maatregel

Maatregel betreft de aanleg van een regionale doorfietsroute tussen Utrecht Centrum en Amsterdam, waarbij hier de focus ligt op het gedeelte binnen gemeente Utrecht tussen Utrecht Centrum en Lage Weide. De maatregel zoals ingediend voor de aanpak 2030 bestaat uit twee onderdelen:

1. Aanleg/verbetering fietspad Demkabrug
2. (nieuwe) fietsverbinding langs het spoor in Noordwest en Lage Weide.

Kosten: €€€



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

++

De aanleg van een fietspad op de Demkabrug maakt een directe (fiets)verbinding tussen de werkgebieden in Lage Weide en Overvecht mogelijk.

Aantal nieuwe woningen: 5.000 – 6.000

Bijdrage aan regionale mobiliteitssysteem

++

Nieuwe woongebieden - verbinden van Lage Weide. De route verbindt zowel regionale werkterreinen (Lage Weide) met elkaar en nieuwe woongebieden Cartesius, Wisselspoor en Maarssenbroek. Zeker als er rekening wordt gehouden dat er in de toekomst over langere afstanden wordt gefietst, verbindt het ook gebieden als Breukelen, Maarssen en Amsterdam.

Regio bereikbaar houden



Grootte potentiële doelgroep

> 5.000

Schatting tussen BRUTUS en VRU model, 5000 fietsers per etmaal op de Demkabrug en 11000 fietsers per etmaal tussen tussen Centrum en Locomotiefstraat.

Oplossend vermogen voor knelpunt

++

De slechte fietsverbinding op de Demkabrug in Utrecht is een belangrijk knelpunt voor de fietsers in de stad (barrière). De fietspaden op de brug zijn niet breed genoeg om het toenemende aantal fietsers te accommoderen (capaciteit). De maatregel draagt bij aan een veiligere en efficiëntere fietsverbinding tussen Utrecht en de werkgebieden Lage Weide en omliggende regio's.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

De maatregel is permanent en zal daarmee ook na 2030 bijdragen.

Mobiliteitstransitie



Grootte doelgroep mobiliteitstransitie

> 5.000

Doelgroep bestaat uit verkeer tussen Amsterdam - Utrecht Binnenstad en Utrecht West (Lage Weide) - Overvecht. De bandbreedte van het aantal autoreizigers per werkdag etmaal dat in potentie kan worden verleid tot het gebruik van alternatieve modaliteiten is >5.000.

Mate waarin de doelgroep profiteert

++

Een verbeterde fietsverbinding op de Demkabrug kan bijdragen aan een vermindering van de reistijd voor fietsers wat het aantrekkelijker maakt om de fiets te gebruiken in plaats van de auto.

Bijdrage aan CO2 reductie

+++

De aanleg van (hoogwaardige) fietsverbindingen draagt sterk bij aan het beperken van CO2 uitstoot.

Dynamisch Verkeersmanagement Lombokplein

Maatregel 6 - gemeente Utrecht



Beschrijving maatregel

Maatregel betreft het realiseren van een werkend systeem voor dynamisch verkeersmanagement (DVM) bij het herinrichtingsproject Lombokplein waarmee het verkeer automatisch en 'live' multimodaal wordt gestuurd en geregeld. Door het autoverkeer van en naar het gebied te bufferen blijft er voldoende ruimte voor lopen, fietsen en openbaar vervoer.

Kosten: €



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden



De maatregel verbetert de verkeersdoorstroming en -veiligheid op het Lombokplein met bufferlocaties, waardoor er meer ruimte komt voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Dit draagt ook indirect bij aan de ontwikkeling van het Beurskwartier.

Aantal nieuwe woningen: 2.860

Bijdrage aan regionale mobiliteitssysteem



Regionaal fiets-, bus- en tramverkeer profiteren van de maatregel. De oversteekbaarheid van het Lombokplein verbetert. De maatregel heeft een regionale functie.

Regio bereikbaar houden



Grootte potentiële doelgroep
> 5.000

Voetgangers, fietsers, lokaal en regionaal OV en autoverkeer worden op het Lombokplein met dynamisch verkeersmanagement geregeld.

Oplossend vermogen voor knelpunt



Zonder deze maatregel is er onvoldoende capaciteit om het autoverkeer af te wikkelen en is het Lombokplein slecht oversteekbaar. De maatregel verbetert de doorstroming en oversteekbaarheid voor voetgangers, fietsers, OV en auto verbetert waardoor de knelpunten verminderen.

Toekomstbestendigheid na 2030



De maatregel is permanent en zal daarmee ook na 2030 bijdragen.

Grootte doelgroep mobiliteitstransitie
> 5.000

De bandbreedte van het aantal autoreizigers per werkdagemaal dat in potentie kan worden verleid tot het gebruik van alternatieve modaliteiten is >5.000.

Mate waarin de doelgroep profiteert



Lopen, fietsen en OV profiteren van de maatregel door reistijdvermindering en comfortverbetering (verbetering van oversteekbaarheid). Door het autoverkeer te bufferen kan het Lombokplein zoveel mogelijk ruimte bieden voor lopen, fietsen en OV.

Bijdrage aan CO2 reductie



Prioriteit voor lopen, fietsen en OV. Hierdoor ervaart het autoverkeer een langere reistijd. Dat leidt mogelijk tot vermindering van automobilititeit, wat bijdraagt aan de CO2 reductie.

Mobiliteitstransitie



Fietsroute Overvecht – Lage Weide

Maatregel 7 - gemeente Utrecht



Beschrijving maatregel

Maatregel betreft de aanleg van fietsroute tussen Havenweg/Demkabrug-Overvecht via Lessepstraat, Zwanevechtlaan en een nieuw te realiseren brug over de Vecht. Specifiek gaat het om een nieuwe verbinding voor fietsers over de Vecht tussen Zuilen en Overvecht in de omgeving Klopvaart / Vechtzoom.

Kosten: €€



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

+

Maatregel draagt indirect bij aan de ontsluiting van woningbouwlocaties Overvecht, Leidsche Rijn Oost en Cartesius/Wisselspoor

Aantal nieuwe woningen: 6.700

Regio bereikbaar houden



Bijdrage aan regionale mobiliteitssysteem

0

Maatregel primair bedoeld als fietsverbinding voor lokaal (fiets)verkeer. Maatregel draagt met name bij aan verkeer tussen Overvecht en westzijde Utrecht en heeft daarmee geen regionale functie.

Grootte potentiële doelgroep

> 5.000

Doelgroep betreft wijken Overvecht - Noordwest/West/Leidsche Rijn/Vleuten-De Meern (Overvecht - Noordwest).

Oplossend vermogen voor knelpunt

+

De maatregel vermindert de barrièrewerking van de Vecht door de aanleg van een fietsbrug. Dit resulteert in ca. 5 minuten reistijdwinst tussen Utrecht Overvecht en Lage Weide.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

Maatregel heeft ook na 2030 toegevoegde waarde.

Mobiliteitstransitie



Mate waarin de doelgroep profiteert

+

Het fietsverkeer profiteert van een reistijdverkortung.

Grootte doelgroep mobiliteitstransitie

2.500 - 5.000

De bandbreedte van het aantal autoreizigers per werkdagemaal dat in potentie kan worden verleid tot het gebruik van alternatieve modaliteiten is tussen 1.000 – 2.500.

Bijdrage aan CO2 reductie

+++

De aanleg van (hoogwaardige) fietsverbindingen draagt sterk bij aan het beperken van CO2 uitstoot.

Fietsroute Overvecht – USP / Centrum

Maatregel 8 - gemeente Utrecht



Beschrijving maatregel

Maatregel betreft de aanleg van een regionale fietsroute op het traject via de Brilledreef – Kardinaal de Jongweg. De inzet is om deze corridor aan te pakken tot een verbeterde fietsroute en oversteekbare stadsboulevard, waarbij de rijbanen geherprofileerd en naastgelegen fietspaden verbreed worden. Waar mogelijk worden VRI's verwijderd of beter afgesteld op het (doorgaande) fietsverkeer.

Kosten: €€



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

+

Deze maatregel verbetert de oversteekbaarheid bij kruispunten tussen de woningbouwlocatie Overvecht en de woon- en werkgebieden Centrum en USP/De Bilt. Er is al een bestaande route, waardoor deze maatregel niet direct bijdraagt aan de bereikbaarheid van Overvecht.

Aantal nieuwe woningen: ca. 6000

Bijdrage aan regionale mobiliteitssysteem

0

De route verbindt verschillende gebieden binnen Utrecht met elkaar.

Regio bereikbaar houden



Grootte potentiële doelgroep

> 5.000

Doelgroep betreft de wijken Overvecht – centrum en Overvecht – USP. Naar verwachting zullen ca. 12.500 fietsers van de route Overvecht – Centrum / USP / De Bilt via Brilledreef – K. de Jongweg gebruik maken.

Oplossend vermogen voor knelpunt

+

Deze maatregel verbetert de verkeersveiligheid en doorstroming bij kruispunten, wat bijdraagt aan het verminderen van capaciteit- en verkeersveiligheidsknelpunten.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

De maatregel is permanent en zal daarmee ook na 2030 bijdragen.

Mobiliteitstransitie



Grootte doelgroep mobiliteitstransitie

2.500 - 5.000

De bandbreedte van het aantal autoreizigers per werkdagemaal dat in potentie kan worden verleid tot het gebruik van alternatieve modaliteiten is tussen 1.000 – 2.500.

Mate waarin de doelgroep profiteert

+

Verbetering in comfort en reistijdwinst maakt de fietsroute aantrekkelijker waardoor mogelijk meer mensen de fiets zullen nemen en er hierdoor een verbetering is t.o.v. de huidige situatie als alternatief voor de auto.

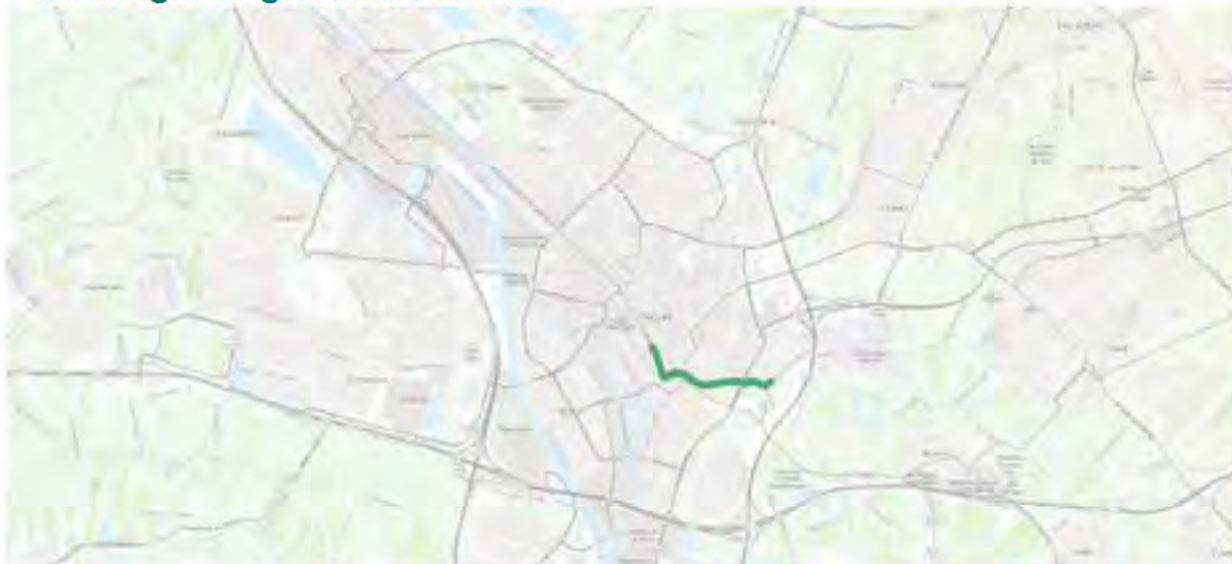
Bijdrage aan CO2 reductie

+++

De aanleg van (hoogwaardige) fietsverbindingen draagt sterk bij aan het beperken van CO2 uitstoot. De voorrang voor de fiets zorgt dat fietsen aantrekkelijker wordt op deze route.

Fietsroute USP – Centrum via Zuidpoort

Maatregel 9 - gemeente Utrecht



Beschrijving maatregel

Traject Catharijnesingel Zuid, Ledig Erf, Venuslaan, Rubenslaan, Stadionlaan en Herculeslaan, incl oversteekbare infrastructuur (aankpak stadsboulevard tussen Venuslaan en Herculeslaan met verbetering van fietspaden en oversteekbaarheid kruisingen en daarnaast het completeren van de fietssingel met daarbij het transformeren van Catharijnesingel Zuid, Ledig Erf en Abstederdijk). Tevens wordt de verkeerscirculatie aangepakt ten zuiden van de binnenstad zodat ter plekke vooral het bestemmingsverkeer gefaciliteerd wordt.

Kosten: €€



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

+

Deze maatregel verbetert de oversteekbaarheid en herinrichting van wegen voor fietsers in het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone. Omdat er al een route bestaat, draagt deze maatregel niet direct bij aan de bereikbaarheid van de nieuwe woningbouwgebieden.

Aantal nieuwe woningen: ca 8000

Bijdrage aan regionale mobiliteitssysteem

0

De route verbindt verschillende gebieden binnen Utrecht met elkaar en heeft dus een lokale functie.

Regio bereikbaar houden



Grootte potentiële doelgroep

> 5.000

Doelgroep omvat gebruikers van route tussen stationsgebied, Beurskwartier, zuidzijde van de Binnenstad en Utrecht Science Park (Binnenstad - Oost). Naar verwachting zullen ca. 10.000 tot 15.000 fietsers gebruik maken van de verbinding (factsheet).

Oplossend vermogen voor knelpunt

+

Verbeteren van comfort, verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en verminderen van reistijdverlies (enkele minuten) tussen Beurskwartier / Merwede / zuidzijde van de Binnenstad en USP. De herprofilering van Catharijnesingel en Ledig Erf leidt tot het oplossen van het verwachte (grote) capaciteitsknelpunt voor fietsers, zoals benoemd in het Mobiliteitsplan 2040.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

De maatregel is permanent en zal daarmee ook na 2030 bijdragen.

Mobiliteitstransitie



Mate waarin de doelgroep profiteert

+

Fietsers op de route tussen stationsgebied, Beurskwartier, zuidzijde van de Binnenstad en Utrecht Science Park. De bandbreedte van het aantal autoreizigers per werkdagemaal dat in potentie kan worden verleid tot het gebruik van alternatieve modaliteiten is tussen 1.000 – 2.500.

Bijdrage aan CO2 reductie

+++

De aanleg van (hoogwaardige) fietsverbindingen draagt sterk bij aan het beperken van CO2 uitstoot.

Onderdoorgang Nicolaas Beetsstraat voor langzaam verkeer

Maatregel 10 - gemeente Utrecht



Beschrijving maatregel

Realisatie van een nieuwe onderdoorgang voor langzaam verkeer en realiseren route via aansluitende straten. Deze zullen grotendeels geherprofileerd worden om langzaam verkeer beter te faciliteren.

Deze maatregel draagt bij aan het ontlasten van fietsknelpunten op de oost-west fietsroutes.

Kosten: €€€



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden



De spooronderdoorgang verbetert de verbinding tussen woningbouwgebieden west en oost van het spoor. De maatregel verbetert de verbinding tussen Centrum en MWKZ, Beurskwart, etc.

Aantal nieuwe woningen: 4.200

Bijdrage aan regionale mobiliteitssysteem



De maatregel is primair bedoeld voor regionaal fietsgebruik, de onderdoorgang is enkel voor de fiets toegankelijk. We verwachten niet dat deze maatregel effect zal hebben op het bovenregionale fietsverkeer, omdat er in de huidige situatie alternatieven bestaan.

Regio bereikbaar houden



Grootte potentiële doelgroep
> 5.000

Naar verwachting zullen ca. 7000 fietsers gebruik maken van de verbinding (factsheet).

Oplossend vermogen voor knelpunt



De maatregel draagt bij aan (verwachte) capaciteitsknelpunten in het fietsnetwerk bij parallelle spooronderdoorgangen, zoals Van Sijpesteintunnel en omgeving Bleekstraat en de barriere van het spoor. Deze maatregel zal bijdragen aan het verminderen van deze knelpunten. Het is onbekend of het capaciteitsknelpunt met deze maatregel geheel oplost.

Toekomstbestendigheid na 2030



De maatregel is permanent en zal daarmee ook na 2030 bijdragen.

Mobiliteitstransitie



Mate waarin de doelgroep profiteert



Grootte doelgroep mobiliteitstransitie
2.500 – 5.000

Nieuwe bewoners Merwede/Beurskwartier/Kruisvaartkwartier en forenzen Utrecht Centraal. Bestaande bewoners Utrecht ZW en binnenstad. De bandbreedte van het aantal autoreizigers per werkdagemaal dat in potentie kan worden verleid tot het gebruik van alternatieve modaliteiten is tussen 2.500-5.000.

Bijdrage aan CO2 reductie



De aanleg van (hoogwaardige) fietsverbindingen draagt sterk bij aan het beperken van CO2 uitstoot.

Fietsroute USP – Merwede

Maatregel 11 - gemeente Utrecht



Beschrijving maatregel

Traject Waalstraat-Robijnlaan, tussen Waterlinieweg en Rijnlaan. De Waalstraat zal geherprofileerd moeten worden; De Diamantweg en Robijnlaan behoeven grotendeels een upgrade en een veiliger inrichting voor fietsers, d.m.v. een fietsstraat of -stroken. De route sluit aan op de nieuwe fietsbrug bij de Merwedekanaalzone via de Waalstraat en op de fietsverbinding langs de Waterlinieweg. (Doorgaand) autoverkeer via de route wordt ontmoedigd door herprofilering naar een 30km-inrichting.

Kosten: €



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

+

Ontsluiten van woningbouwlocatie Merwede met woon- en werkgebieden voor fietsers. Er bestaat al een route, deze maatregel zorgt met name voor betere oversteekbaarheid bij kruispunten. Omdat er wel al een ontsluiting is, draagt deze maatregel niet direct bij aan de bereikbaarheid van Merwede. **Aantal nieuwe woningen: ca. 7.500**

Regio bereikbaar houden



Bijdrage aan regionale mobiliteitssysteem

0

De route verbindt verschillende gebieden binnen Utrecht met elkaar.

Grootte potentiële doelgroep

> 5.000

Doelgroep betreft gebruikers van de route tussen Merwedekanaalzone en Utrecht Science Park / Rijnsweerd (Binnenstad - Oost).

Oplossend vermogen voor knelpunt

0

In de huidige situatie is er geen knelpunt, comfort verbeterd, enkele minuten reistijdwinst tussen USP en Merwede. Verkeersveiligheid verbeterd door 30km/u-inrichting en minder dominantie van gemotoriseerd verkeer. Maatregel ontlast drukte rond station Vaartsche Rijn en verbetert verkeersveiligheid op dat punt.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

De maatregel is permanent en zal daarmee ook na 2030 bijdragen.

Mobiliteitstransitie



Grootte doelgroep mobiliteitstransitie

1.000 – 2.500

De bandbreedte van het aantal autoreizigers per werkdagemaal dat in potentie kan worden verleid tot het gebruik van alternatieve modaliteiten is tussen 1.000 – 2.500.

Mate waarin de doelgroep profiteert

+

Verbetering in comfort en reistijd waardoor fietsgebruik wordt gestimuleerd.

Bijdrage aan CO2 reductie

+++

De aanleg van (hoogwaardige) fietsverbindingen draagt sterk bij aan het beperken van CO2 uitstoot.

Uitbreiding capaciteit fietsparkeren: CS Dubbele Knoop

Maatregel 12 - gemeente Utrecht



Beschrijving maatregel

Bij Utrecht Centraal station moet de fietsparkeercapaciteit uitgebreid worden. Uit de prognose van reizigersgroei blijkt dat er tot 2040 nog circa 12.500 fietsenstallingsplaatsen bij moeten komen op station Utrecht Centraal.

De huidige stalling Knoop (3000 fpp) wordt uitgebreid met minimaal 3000 fietsparkeerplekken voor de treinreizigers. De stalling wordt belangrijk voor de verwachte reizigers vanuit de gebiedsontwikkelingen Merwede en Beurskwartier.

Kosten: €€€



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

+

De maatregel draagt niet direct bij aan het ontsluiten van nieuwe woongebieden als Merwedekanaalzone maar de groei van fietsers van en naar Merwedekanaalzone vraagt wel om extra capaciteit bij de fietsenstallingen op het station. De extra parkeercapaciteit houdt de bereikbaarheid van de woongebieden indirect op peil.
Aantal nieuwe woningen: ca. 10.000

Bijdrage aan regionale mobiliteitssysteem

++

De maatregel is gericht op bewoners in de directe nabijheid van Utrecht Centraal die gebruik maken van het station. Gezien het een IC station betreft heeft de maatregel een bovenregionale functie.

Regio bereikbaar houden



Grootte potentiële doelgroep

> 5.000

Doelgroep betreft nieuwe bewoners woningbouwlocaties, zoals Overvecht en Cartesius en bewoners Utrecht-Zuidwest en Merwedekanaalzone met overstap op Utrecht Centraal station.

Oplossend vermogen voor knelpunt

+

De maatregel leidt tot meer fietsenstallingsplaatsen en lost daarmee deels de opgave op om tot 2040 nog 12.500 plaatsen bij te bouwen.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

De maatregel is permanent en zal daarmee ook na 2030 bijdragen.

Mobiliteitstransitie



Mate waarin de doelgroep profiteert

+

Nieuwe fietsenstallingen zorgen voor meer comfort en zekerheid om de fiets te kunnen stallen waardoor meer mensen de fiets als alternatief voor de auto zullen zien. Er zijn stallingen in de buurt, dus er is een alternatief voorhanden.

Grootte doelgroep mobiliteitstransitie

2.500 – 5.000

Doelgroep betreft nieuwe bewoners woningbouwlocaties. De bandbreedte van het aantal autoreizigers per werkdagemaal dat in potentie kan worden verleid tot het gebruik van alternatieve modaliteiten is tussen 2.500-5.000.

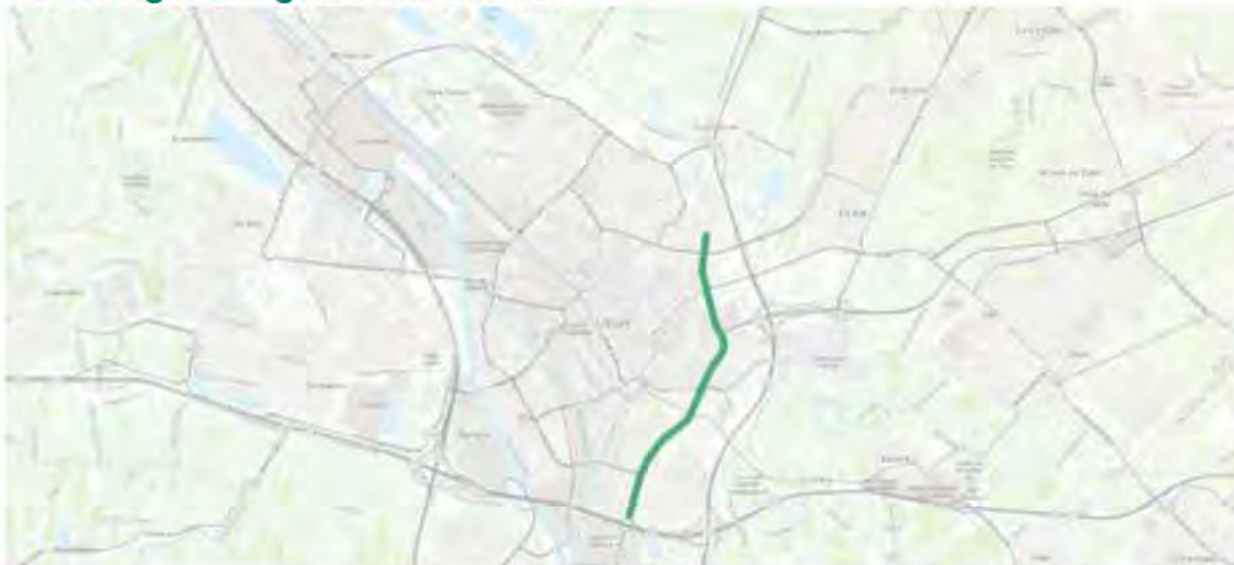
Bijdrage aan CO2 reductie

+++

De verbeterde comfort en zekerheid in parkeren voor de fiets stimuleert gebruik van de fiets. Hierdoor zullen mogelijk meer mensen de fiets nemen. Ook het gebruik van het OV als alternatief voor auto wordt met deze maatregel aantrekkelijker.

Fietsroute Waterlinieweg

Maatregel 13 - gemeente Utrecht



Beschrijving maatregel

Aanleg nieuwe fietsverbinding parallel aan de Waterlinieweg tussen Voordorp, Rijsweerd en Tolsteeg/Hoograven/Lunetten. Op delen worden nieuwe schakels in het netwerk gelegd, zoals langs de University College en Kromhout.

Deze maatregel heft de missing link op voor bestaande en nieuwe bewoners en werknemers tussen Utrecht Noordoost/Rijsweerd/USP/De Bilt en Utrecht Zuid(west)/Nieuwegein.

Kosten: €€



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

+

Maatregel draagt indirect bij aan verschillende gebiedsontwikkelingen in de stad, zoals MWKZ en Beurskwartier.

Aantal nieuwe woningen: 9.650

Bijdrage aan regionale mobiliteitssysteem

+

Regionaal fietsverkeer over langere afstand kan van de maatregel profiteren.

Regio bereikbaar houden



Grootte potentiële doelgroep
> 5.000

Oplossend vermogen voor knelpunt

+

Doelgroep betreft fietsverkeer tussen Nieuwegein, Utrecht-Zuid en Utrecht Oost en -Noordoost (Oost - Zuid).

Realisatie van de nieuwe fietsverbindingen leidt tot een fijnmaziger fietsnetwerk. Dit voorkomt omfietsen voor fietsverkeer tussen Utrecht Noord/Oost en Utrecht Zuid.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

De maatregel is permanent en zal daarmee ook na 2030 bijdragen.

Mobiliteitstransitie



Grootte doelgroep mobiliteitstransitie
< 1.000

Mate waarin de doelgroep profiteert

+

De bandbreedte van het aantal autoreizigers per werkdagemaal dat in potentie kan worden verleid tot het gebruik van alternatieve modaliteiten is tussen <1.000.

Reistijdverbetering vanwege opheffen missing links. 5 tot 10 minuten reistijdwinst tussen Utrecht Noordoost en Zuid/ZW op deze relatie.

Bijdrage aan CO2 reductie

+++

De aanleg van (hoogwaardige) fietsverbindingen draagt sterk bij aan het beperken van CO2 uitstoot.

Fietsmaatregelen Kersenweide in Bunnik

Maatregel 14 – U10, Bunnik



Beschrijving maatregel

Deze maatregel betreft de aanleg van fietsverbindingen tussen Kersenweide en station Bunnik: een fietsonderdoorgang onder de N229, optimalisatie van de fietsverbinding Kersenweide - Odijk-Driebergen/Zeist en de aanleg van fietsverbinding Kersenweide - Houten station.

Kosten: €€



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

++

Maatregel draagt direct bij aan ontwikkeling en ontsluiting van woningbouwgebied Kersenweide.

Aantal nieuwe woningen: 860 – 1.200

Bijdrage aan regionale mobiliteitssysteem

+

Maatregel draagt direct bij aan de bereikbaarheid van Kersenweide, Odijk, Houten, enz. en heeft daarmee een regionale functie.

Regio bereikbaar houden



Grootte potentiële doelgroep
1.000 – 2.500

Doelgroep betreft o.a. huidige bewoners Odijk, Houten en Driebergen.

Oplossend vermogen voor knelpunt

+

De fietsroutes maken de fietsverbindingen tussen de woningbouwlocaties en omliggende stations Houten en Driebergen-Zeist mogelijk. Daarmee biedt de maatregel een laagdrempelig alternatief voor de auto. Bovendien is er tijdens de spits op de N229 een capaciteitsknelpunt. Inzetten op fiets (deze maatregel) zal knelpunt verminderen.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

De maatregel is permanent en zal daarmee ook na 2030 bijdragen.

Mobiliteitstransitie



Mate waarin de doelgroep profiteert

+++

De maatregel stimuleert fietsen tussen bestaande en nieuwe locaties, evenals naar de stations. Dit is gunstig voor de sprinters tussen Driebergen-Zeist en Utrecht. Bovendien speelt de fiets een centrale rol in de planvorming van Kersenweide, waar lage parkeernormen gelden en het gebied goed bereikbaar is per fiets en openbaar vervoer.

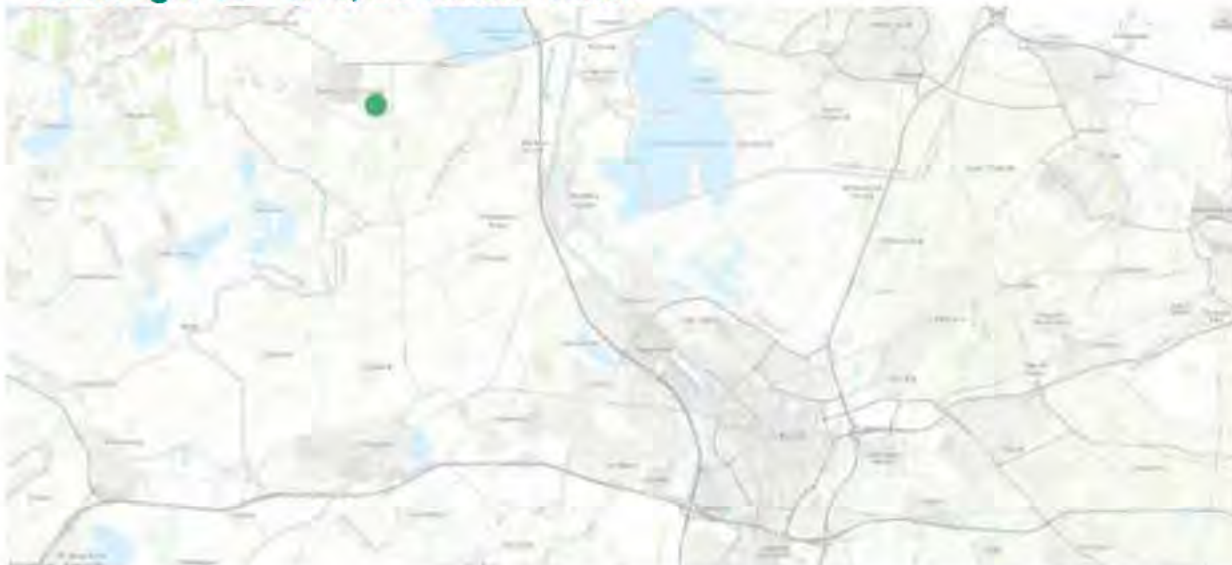
Bijdrage aan CO2 reductie

+++

De aanleg van (hoogwaardige) fietsverbindingen draagt sterk bij aan het beperken van CO2 uitstoot.

Fietsmaatregelen De Ronde Venen

Maatregel 15 – U10, De Ronde Venen



Beschrijving maatregel

Betreft fietsmaatregelen nabij de Ronde Venen. Aanleggen fietsverbinding tussen N212 en Mijdrecht-Centrum, aanleggen fietsverbinding tussen Wilnis - Marickendijk, aanleggen ongelijkvloerse kruising van de N212 voor fietsverbinding.

Kosten: €€



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

++

Fietspaden dragen direct bij aan ontsluiting van plangebied Marickendijk, in mindere mate bij Oosterland in Mijdrecht

Aantal nieuwe woningen: 1.400

Regio bereikbaar houden



Grootte potentiële doelgroep

> 5.000

De maatregel heeft een regionale functie als verbinding tussen Wilnis en omliggende plaatsen.

Doelgroep betreft verkeer tussen Wilnis en Mijdrecht.

Oplossend vermogen voor knelpunt

+

Knelpunt is met name verkeersonveiligheid. De maatregel verbetert de verkeersveiligheid met een ongelijkvloerse aansluiting en geen menging met ander autoverkeer. De maatregel lost het knelpunt niet op omdat fietsers en auto's elkaar moeten blijven kruisen binnen woonwijken.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

Maatregel draagt bij aan de bereikbaarheid van Wilnis op lange termijn.

Mobiliteitstransitie



Grootte doelgroep mobiliteitstransitie

> 5.000

Doelgroep is autoverkeer tussen Wilnis en Vinkeveen/Mijdrecht. De bandbreedte van het aantal autoreizigers per werkdagtemaal dat in potentie kan worden verleid tot het gebruik van alternatieve modaliteiten is >5.000.

Mate waarin de doelgroep profiteert

+

Beperkte verbetering van alternatief fiets ten opzichte van de auto vanwege snellere en comfortabele verbinding.

Bijdrage aan CO2 reductie

+++

De aanleg van (hoogwaardige) fietsverbindingen draagt sterk bij aan het beperken van CO2 uitstoot.

Fietstunnel Broekgraaf Noord en Zuid in Leerdam

Maatregel 16 – U10, Leerdam



Beschrijving maatregel

Ter hoogte van Broekgraaf (tussen Parallelweg 37 en Parallelweg 39) een ongelijkvloerse kruising aanbrengen voor langzaam verkeer, aansluitend op een fietspad naar de Bruinxdeelsekade zodat langzaam verkeer uit Broekgraaf op een veilige wijze Glaspark, Ter Leede en Leerdam Noord kan bereiken. Inclusief een kleine brug over de watergang parallel aan de Bruinxdeelsekade.

Kosten: €€



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

++

De maatregel creëert een directe fietsontsluiting van plangebied Broekgraaf-Noord.

Aantal nieuwe woningen: 500

Bijdrage aan regionale mobiliteitssysteem

0

De maatregel is lokaal georiënteerd.

Regio bereikbaar houden



Grootte potentiële doelgroep

1.000 – 2.500

Doelgroep betreft verkeer van/naar Broekgraaf-Noord, bijv. richting Leerdam, Vijfherenlanden.

Oplossend vermogen voor knelpunt

+

Maatregel vermindert de barrièrewerking van de spoorlijn.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

Maatregel draagt bij aan bereikbaarheid woongebied op lange termijn.

Mobiliteitstransitie



Grootte doelgroep mobiliteitstransitie

> 5.000

Doelgroep betreft autoverkeer tussen Broekgraaf-Noord en Leerdam-Zuid. De bandbreedte van het aantal autoreizigers per werkdagemaal dat in potentie kan worden verleid tot het gebruik van alternatieve modaliteiten is >5.000.

Mate waarin de doelgroep profiteert

+

Reistijdverbetering met de fiets ten opzichte van de auto.

Bijdrage aan CO2 reductie

+++

De aanleg van (hoogwaardige) fietsverbindingen draagt sterk bij aan het beperken van CO2 uitstoot.

Fietstunnel rondweg N229 en fietspad langs rondweg N229 in Wijk bij Duurstede

Maatregel 17 – U10, Wijk bij Duurstede



Beschrijving maatregel

Aanleg van een fietstunnel onder rondweg N229 en aanleg van een fietspad langs rondweg N229 in Wijk bij Duurstede.

Kosten: €€



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

++

Draagt direct bij aan plangebied De Geer III. Bewoners van plangebied profiteren van nieuwe fietsverbinding.

Aantal nieuwe woningen: 900

Regio bereikbaar houden



Bijdrage aan regionale mobiliteitssysteem

0

Bereikbaarheid van Wijk bij Duurstede.

Grootte potentiële doelgroep

< 1.000

Verkeersintensiteiten verkeersstudie (Megaborn) gaan uit intensiteiten in 2030 van 136 fietsers tijdens ochtendspits en 250 fietsers tijdens de avondspits.

Oplossend vermogen voor knelpunt

+

Knelpunt is de barrièrewerking van N229. De maatregel leidt tot het verminderen van het knelpunt.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

De maatregel draagt bij aan de bereikbaarheid woongebied op lange termijn.

Grootte doelgroep mobiliteitstransitie

> 5.000

Doelgroep betreft autoverplaatsingen tussen Geer III en rest van Wijk bij Duurstede.

Mobiliteitstransitie



Mate waarin de doelgroep profiteert

+

De doelgroep (fiets) profiteert van de mogelijke reistijdverbetering.

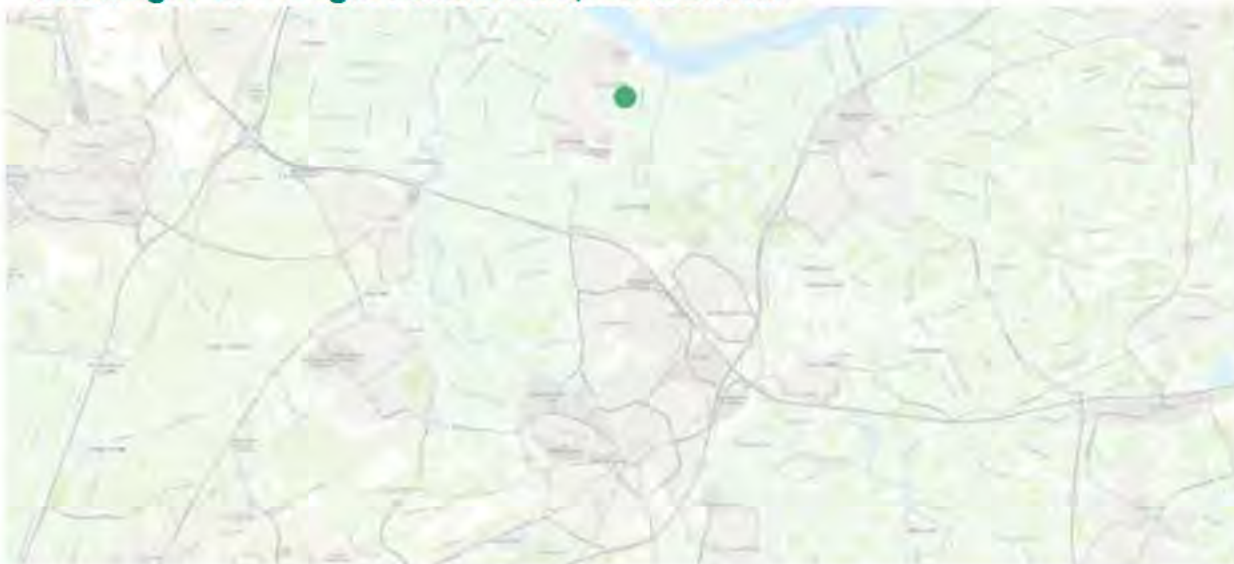
Bijdrage aan CO2 reductie

+++

De aanleg van (hoogwaardige) fietsverbindingen draagt sterk bij aan het beperken van CO2 uitstoot.

Vrijliggend fietspad Smeerweg in Bunschoten

Maatregel 18 – Regio Amersfoort, Bunschoten



Beschrijving maatregel

Het fietsverkeer wordt op (een deel van) de Smeerweg gescheiden van het overige verkeer, waarmee de veiligheid voor de fietsers toeneemt.

Kosten: €



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

+

Maatregel ontsluit nieuwbouwwijk Rengerswetering Bunschoten met een vrijliggend fietspad. De verbinding is niet nieuw.

Aantal nieuwe woningen: 700

Regio bereikbaar houden



Grootte potentiële doelgroep

1.000 – 2.500

Verkeer Bunschoten, toekomstig verkeer nieuwbouwwijk Rengerswetering.

Oplossend vermogen voor knelpunt

+

Knelpunt is verkeersveiligheid. Smeerweg wordt gebruikt door zwaar gemotoriseerd (landbouw) verkeer en fietsers. Met maatregel wordt fietsverkeer (op een deel van) de Smeerweg gescheiden van overig verkeer, waardoor veiligheid toeneemt.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

De maatregel is permanent en zal daarmee ook na 2030 bijdragen.

Mobiliteits transitie



Mate waarin de doelgroep profiteert

+

De maatregel zal het gebruik van de fiets aantrekkelijker maken doordat het vrijliggende fietspad als veiliger zal worden ervaren in vergelijking tot de huidige inrichting van de Smeerweg. De fietsafstand van de nieuwbouwwijk naar Nijkerk Station is ca. 8 km. Daarmee kan de maatregel ook bijdragen aan de aantrekkelijkheid van de ketenverbinding fiets-OV.

Bijdrage aan CO2 reductie

+++

Maatregel betreft het aanleggen van fietsvoorzieningen en draagt daarmee op voorhand bij aan de CO2-reductie.

Herprofilering Dalweg in Soest

Maatregel 19 – Regio Amersfoort, Soest



Beschrijving maatregel

Dit betreft aanleg van een rotonde, afwaarderen Dalweg volgens LARGAS-richtlijnen (smaller en gebruikersvriendelijker), verbeteren vijf gelijkvloerse kruisingen.

Herinrichting van de Dalweg moet bijdragen aan het stimuleren van lopen en fietsen rondom de woningbouwontwikkelingen in dit gebied.

Kosten: €



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

0

Maatregel draagt niet bij aan woningbouwontwikkelingen in de omgeving. De Dalweg ontsluit in de huidige situatie de geplande woningbouwlocaties, het gaat niet om een nieuwe verbinding.

Aantal nieuwe woningen: n.v.t.

Bijdrage aan regionale mobiliteitssysteem

0

Maatregel is lokaal georiënteerd.

Regio bereikbaar houden



Grootte potentiële doelgroep

> 5.000

Met name lokaal verkeer binnen Soest.

Oplossend vermogen voor knelpunt

0

De Dalweg vormt een barrière voor langzaam verkeer, maar belangrijke functies blijven goed bereikbaar. Er zijn veilige voorzieningen bij het Dalplein en een fietstunneltje over de Soesterengweg. Bij de rotonde Beukenlaan is er een overstekmogelijkheid voor langzaam verkeer.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

De maatregel is permanent en zal daarmee ook na 2030 bijdragen.

Mobiliteitstransitie



Mate waarin de doelgroep profiteert

0

De kwaliteitsverbeteringen zullen met name bijdragen aan de verbetering van de leefomgeving. Fietzers kunnen in huidige situatie gebruiken van vrijliggende fietsinfrastructuur. De Dalweg wordt niet afgewaardeerd naar 30 km/h maar blijft 50 km/h. Daarmee profiteert de doelgroep niet van deze maatregel.

Bijdrage aan CO2 reductie

0

De verbeteringen voor de doelgroep (fiets) zijn minimaal, daarmee onvoldoende om een significante bijdrage te leveren aan de CO2-reductie.

Oplossing overbelasting ontsluitingswegen Overhees in Soest

Maatregel 20 – Regio Amersfoort, Soest



Beschrijving maatregel

Het aanleggen van vrijliggende fietspaden op de Dorpsstreek en de Clemensstraat, een Bypass bij de rotonde Clemensstraat-Koningsweg (N221) en een nieuwe rotonde op het kruispunt Obrechtstraat-Koningsweg (N221) met voorrang voor de fiets.

Kosten: €



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

++

Maatregel is geen nieuwe ontsluiting, maar een upgrade van de huidige infrastructuur.

Aantal nieuwe woningen: 300 - 400

Regio bereikbaar houden



Bijdrage aan regionale mobiliteitssysteem

0

Maatregel verbetert verkeersveiligheid van lokaal verkeer. Geen verandering op regionaal niveau.

Grootte potentiële doelgroep

> 5.000

Doelgroep betreft inwoners Soest in de wijken Overhees, Smitsveen, Klarwater

Oplossend vermogen voor knelpunt

++

Capaciteitsknelpunt op toegangswegen en verkeersveiligheid fiets op rotonde Clemensstraat - Koningsweg en kruising Obrechtstraat - Koningsweg. De maatregel lost dit knelpunt op.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

De maatregel is permanent en zal daarmee ook na 2030 bijdragen.

Mobiliteitstransitie



Mate waarin de doelgroep profiteert

0

Maatregel heeft vooral betrekking op verbeteren van auto ontsluiting.

Bijdrage aan CO2 reductie

++

De aanleg van (hoogwaardige) fietsverbindingen draagt sterk bij aan het beperken van CO2 uitstoot. Daarnaast draagt de maatregel bij aan de autobereikbaarheid.

Aansluiting stedelijk HOV (toe- en afrit) voor BRT Papendorp A2

Maatregel 21 – Provincie Utrecht OV



Beschrijving maatregel

De realisatie van een aansluiting aan de A2 voor stedelijk HOV/BRT ter hoogte van Papendorp. De aansluiting is randvoorwaardelijk voor de OV-ontsluiting van de Mobiliteitshub XL.

Kosten: €€€



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

+

De verbeterde busverbinding tussen Beurskwartier en Papendorp maakt parkeren op afstand mogelijk.

Aantal nieuwe woningen: 2.500

Regio bereikbaar houden



Bijdrage aan regionale mobiliteitssysteem

++

Verschillende regionale en interregionale (zoals de BRT corridor Breda - Gorinchem - Utrecht) busverbindingen maken gebruik van maatregel. Daarmee draagt het bij aan regionale en bovenregionale mobiliteitssysteem.

Grootte potentiële doelgroep

> 5.000

De potentiële doelgroep bestaat uit OV-reizigers op de corridor Breda-Utrecht en autoverkeer vanaf het gebied ten zuiden van Utrecht (o.a. Vijfheerenlanden) naar Utrecht-Binnenstad, -Zuid en -Zuidwest.

Oplossend vermogen voor knelpunt

0

Er is op dit moment geen sprake van een knelpunt direct gerelateerd aan de locatie van de maatregel.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

De maatregel is permanent en zal daarmee ook na 2030 bijdragen.

Grootte doelgroep mobiliteitstransitie

1.000 – 2.500

Doelgroep voor de mobiliteitstransitie bestaat uit autoverkeer vanaf het gebied ten zuiden van Utrecht (o.a. Vijfheerenlanden) naar Utrecht-Binnenstad, -Zuid en -Zuidwest.

Mate waarin de doelgroep profiteert

+

De aansluiting zal de kwaliteit en efficiëntie van de busverbinding verbeteren, wat leidt tot reistijd- en comfort vermindering. Het is echter onbekend hoe groot deze verbeteringen zijn.

Bijdrage aan CO2 reductie

+++

De aantrekkelijkheid van de busverbinding zal toenemen, waardoor meer reiziger gebruik zullen maken van het OV ten koste van autogebruik. Dit heeft een positief effect op de CO2-uitstoot.

Mobiliteitstransitie



Mobiliteitshub Vianen A27

Maatregel 22 – Provincie Utrecht OV



Beschrijving maatregel

De ontwikkeling van een (regionale) mobiliteitshub bij Vianen ter plaatse van de van der Valk en het huidige busstation. De huidige locatie kan verder doorontwikkeld worden in parkeercapaciteit, loop/fiets verbindingen en inrichting.

Kosten: €€€



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

0

Maatregel is primair bedoeld om autoverkeer af te vangen van/naar Utrecht. Parkeren op afstand vindt plaats bij hubs dichterbij Utrecht. De planvorming voor het gebied rondom de mobiliteitshub is nog in onderzoek, dus er kunnen geen harde woningbouwgebieden worden gerelateerd aan de maatregel.
Aantal nieuwe woningen: n.v.t.

Regio bereikbaar houden



Grootte potentiële doelgroep

> 5.000

De potentiële doelgroep bestaat uit OV-reizigers op de corridor Breda-Utrecht en autoverkeer vanaf het gebied ten zuiden van Utrecht (o.a. Vijfheerenlanden) naar Utrecht-Binnenstad, -Zuid en -Zuidwest.

Oplossend vermogen voor knelpunt

+

Maatregel leidt tot verminderen van knelpunten in de stad: minder autoverkeer van/naar de stad en minder autoparkeerplaatsen nodig in de stad.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

De maatregel is permanent en zal daarmee ook na 2030 bijdragen.

Mobiliteitstransitie



Mate waarin de doelgroep profiteert

+

De verbeterde en directe BRT-verbindingen met de hub en de stad Utrecht zal het aantrekkelijk maken om over te stappen op het OV. Het is echter onbekend wat het effect is van de hub.

Bijdrage aan CO2 reductie

++

De aantrekkelijkheid van OV zal toenemen, waardoor meer reiziger gebruik zullen maken van het OV ten koste van autogebruik. Dit heeft een positief effect op de CO2-uitstoot.

Doorfietsroute Culemborg-Houten-Utrecht

Maatregel 23 – Provincie Utrecht Fiets



Beschrijving maatregel

Realisatie van een doorfietsroute tussen station Culemborg en station Houten Castellum (incl. fietsbrug over de Lek en fietspad parallel aan spoorlijn vanaf fietsbrug naar Schalkwijk). Daar wordt aangesloten op het doorfietsnetwerk richting Utrecht-centrum, USP en Utrecht Lage Weide.

Kosten: €€€



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

+

Maatregel biedt een verbeterde verbinding voor de woningbouwgebieden Houten, Culemborg, Nieuwegein en Utrecht (Zuid+Zuidwest). In bestaande situatie moeten fietsers gebruik maken van de veerpont (tussen 6.30 en 22.30 uur). Echter biedt de aansluiting geen directe ontsluiting aan de plangebieden.

Aantal nieuwe woningen: 31.000

Bijdrage aan regionale mobiliteitssysteem

+

Maatregel heeft regionale functie omdat de maatregel met name Culemborg met Schalkwijk en Houten verbindt. Er zijn geen grote woongebieden die verder van de maatregel profiteren.

Regio bereikbaar houden



Grootte potentiële doelgroep

> 5.000

Doelgroep betreft fietsverkeer tussen Culemborg richting Houten, Schalkwijk en Utrecht.

Oplossend vermogen voor knelpunt

++

Knelpunt is barrièrewerking van de Lek. Maatregel lost knelpunt op.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

De maatregel is permanent en zal daarmee ook na 2030 bijdragen.

Mobiliteitstransitie



Grootte doelgroep mobiliteitstransitie

> 5.000

De bandbreedte van het aantal autoreizigers per werkdagemaal dat in potentie kan worden verleid tot het gebruik van alternatieve modaliteiten is >5.000.

Mate waarin de doelgroep profiteert

++

Met deze maatregel wordt zowel de fietsafstand (directere route) als de fietstijd (brug ipv pont) verkort. De afstand Culemborg - USP wordt dan circa 18 km (nu circa 19,8 km). Dat is een met (elektrisch) befietsbare afstand. Gebruik van de brug in plaats van de pont levert gemiddeld 9-10 minuten reistijdwinst op.

Bijdrage aan CO2 reductie

+++

Leidt tot een vermindering van autogebruik door het aantrekkelijk maken van een fiets alternatief. Maatregel is fietsmaatregel.

Doorfietsroute Vianen - Houten

Maatregel 24 – Provincie Utrecht Fiets



Beschrijving maatregel

Realisatie van een doorfietsroute tussen Vianen en Houten. Er is nog geen voorkeursracé gekozen. In Houten wordt aangesloten op de rest van het doorfietsroutenetwerk naar onder andere USP.

Kosten: €€€



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

+

Maatregel wordt gekoppeld aan woningbouwgebieden Houten, Culemborg, Nieuwegein en Utrecht. De maatregel biedt geen directe ontsluiting van plangebieden, maar zorgt de maatregel wel voor een directere verbinding tussen Vianen en Houten.

Aantal nieuwe woningen: 4.750

Regio bereikbaar houden



Grootte potentiële doelgroep

1.000 – 2.500

Berekening gebaseerd op de BRUTUS modeluitkomsten van het aantal fietsers op de brug over het Amsterdam Rijnkanaal.

Oplossend vermogen voor knelpunt

++

Knelpunt is de barrierewerking van de Lek en het Amsterdam Rijnkanaal. Met de fietsbrug (en aansluitende infrastructuur) wordt de fietroute verkort met 4 km. Het knelpunt is opgelost als de route en brug zijn aangelegd.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

De maatregel is permanent en zal daarmee ook na 2030 bijdragen.

Mobiliteitstransitie



Grootte doelgroep mobiliteitstransitie

> 5.000

Doelgroep betreft autoverkeer tussen Vijfheerenlanden/Houten - Utrecht Zuid/Zuidwest

Mate waarin de doelgroep profiteert

++

Met deze maatregel wordt zowel de fietsafstand (directere route) als de fietstijd flink verkort (van 47 min naar ca 30 min). Route wordt 4 km verkort. Van Houten naar Vianen is het momenteel 13 minuten met de auto en 47 minuten met de fiets. Dit is een aanzienlijke verbetering t.o.v. de huidige situatie.

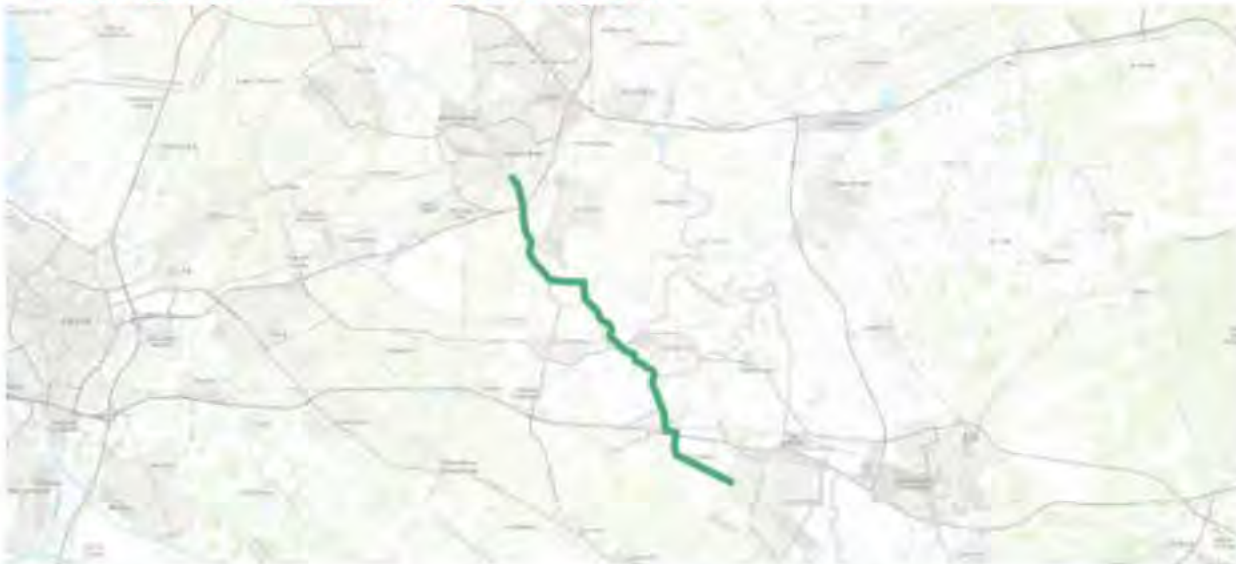
Bijdrage aan CO2 reductie

+++

Ten eerste kan het aanleggen van de fietsinfrastructuur en brug kan ervoor zorgen dat mensen die anders de auto zouden gebruiken, nu de fiets kiezen als een betrouwbaarder en sneller alternatief voor hun dagelijkse reizen. Daarmee vermindert het autogebruik. Tot slot is maatregel een fietsmaatregel.

Doorfietsroute Veenendaal - Amersfoort

Maatregel 25 – Provincie Utrecht Fiets



Beschrijving maatregel

Realisatie van een doorfietsroute tussen Veenendaal en Amersfoort via Leusden en Woudenberg.

In de studiefase moet nader worden afgewogen of de doorfietsroute in eerste instantie wellicht enkel tussen Amersfoort-Leusden-Woudenberg wordt gerealiseerd. Nader onderzoek naar de fietspotentie tot aan Veenendaal moet dat uitwijzen.

Kosten: €€€



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

+

De maatregel draagt indirect bij aan woningbouwontwikkeling Leusden-Zuid.

Aantal nieuwe woningen: 16.100

Bijdrage aan regionale mobiliteitssysteem

+

De maatregel heeft een regionale functie als fietsverbinding tussen Woudenberg en Amersfoort.

Regio bereikbaar houden



Grootte potentiële doelgroep
1.000 – 2.500

Doelgroep betreft fietsverkeer tussen Woudenberg/Leusden/Scherpenzeel/Veenendaal en Amersfoort de Berg/de Hoef/Kruiskamp/Schothorst-Zuid/Stadskern/Vermeerkwartier

Oplossend vermogen voor knelpunt

0

Er is op dit moment geen sprake van een knelpunt.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

De maatregel is permanent en zal daarmee ook na 2030 bijdragen.

Mobiliteitstransitie



Grootte doelgroep mobiliteitstransitie
> 5.000

De bandbreedte van het aantal autoreizigers per werkdagemaal dat in potentie kan worden verleid tot het gebruik van alternatieve modaliteiten is >5.000.

Mate waarin de doelgroep profiteert

0

Afstand van ca. 23 km is aanzienlijk en verbetering is beperkt. Het hele traject is relatief lang als alternatief voor de auto. Op kortere afstanden is de verbetering beperkt.

Bijdrage aan CO2 reductie

+++

De aanleg van (hoogwaardige) fietsverbindingen draagt sterk bij aan het beperken van CO2 uitstoot.

Fietsbrug over de Hollandsche IJssel op de doorfietsroute IJsselstein-Nieuwegein-Utrecht

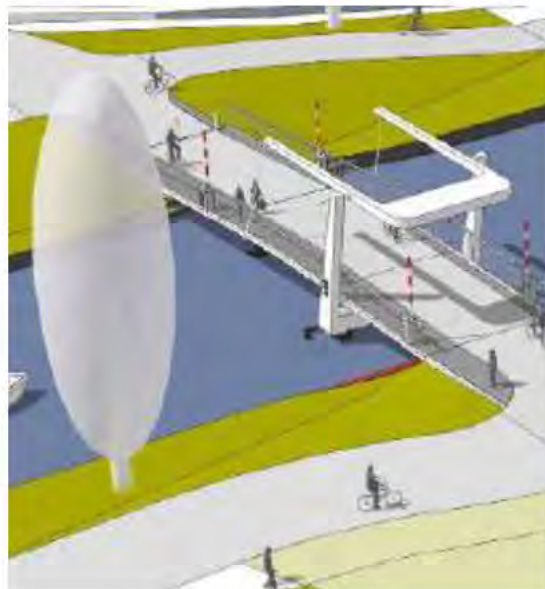
Maatregel 26 – Provincie Utrecht Fiets



Beschrijving maatregel

Realisatie van een nieuwe fietsbrug over de Hollandsche IJssel in Nieuwegein, als onderdeel van de doorfietsroute IJsselstein-Nieuwegein-Utrecht.

Kosten: €



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

+

De maatregel is gekoppeld aan woningbouwopgaven in Nieuwegein, Leidsche Rijn, IJsselstein en diverse in Utrecht.

Aantal nieuwe woningen: ca. 30.000

Regio bereikbaar houden



Grootte potentiële doelgroep

2.500 – 5.000

Oplossend vermogen voor knelpunt

++

De fietsbrug verkort de route met 300 meter, biedt een veiligere en comfortabelere optie en versterkt de fietsstructuren tussen Nieuwegein en IJsselstein. Hoewel het fietsen op kortere binnenstedelijke afstanden aantrekkelijker wordt, heeft de route geen bovenregionale functie.

Doelgroep gebaseerd op modeluitkomsten van BRUTUS. Met name fietsverkeer IJsselstein - Nieuwegein - Utrecht zuid/zuidwest/binnenstad

Knelpunt is de barrièrewerking van de Hollandse IJssel. Er bestaat geen (aantrekkelijke) fietsverbinding tussen IJsselstein en Utrecht, en waardoor een schakel ontbreekt in de fietsroute. De fietsbrug lost dit knelpunt op.

De maatregel is permanent en zal daarmee ook na 2030 bijdragen.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

Mobiliteits transitie



Grootte doelgroep mobiliteitstransitie

> 5.000

Mate waarin de doelgroep profiteert

+

De bandbreedte van het aantal autoreizigers per werkdagemaal dat in potentie kan worden verleid tot het gebruik van alternatieve modaliteiten is >5.000.

De maatregel zorgt voor een verkorting van de reistijd tussen IJsselstein - Nieuwegein en Utrecht op de fiets. Dat levert een beperkte verbetering op t.o.v. de huidige situatie als alternatief voor de auto. Het feit dat de route met slechts 300 meter is verkort, kan niet als een substantiële verbetering worden beschouwd.

De aanleg van (hoogwaardige) fietsverbindingen draagt sterk bij aan het beperken van CO2 uitstoot.

Bijdrage aan CO2 reductie

+++

Ongelijkvloerse kruising (tunnel) bij “N221-Poort van Baarn” in doorfietsroute Hilversum-Amersfoort

Maatregel 27 – Provincie Utrecht Fiets



Beschrijving maatregel

Maatregel betreft het verbeteren van de Esscherrotonde en de kruising Drakenburgerweg-Chopinlaan. Het doel is om een vlot, veilig en comfortabel doorfietsracé voor de doorfietsroute Amersfoort-Hilversum aan te bieden bij de zogeheten Poort van Baarn (aansluiting N221-Drakenburgerweg-Chopinlaan-Oude Amsterdamsestraatweg op de “Escherrotonde in Baarn”). Het tracé van de doorfietsroute Amersfoort-Hilversum loopt via deze rotonde. Daarnaast moet de maatregel ook voldoende en veilige doorstroming voor gemotoriseerd bieden.

Kosten: €€€



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

0

De maatregel draagt regionaal bij aan de ontsluiting van woningbouwgebieden in Hilversum, Baarn en Amersfoort. Verkeer via de N221 en Baarn naar de A1 profiteert het meest, terwijl verkeer van/naar Amersfoort waarschijnlijk de N199 gebruikt en niet van de maatregel profiteert.

Aantal nieuwe woningen: 1.900

Regio bereikbaar houden



Grootte potentiële doelgroep

> 5.000

Doelgroep betreft het autoverkeer op de N221 (Soest, Baarn) richting A1 en/of A27. Daarnaast een deel van het verkeer tussen Baarn en Hilversum.

Oplossend vermogen voor knelpunt

+

De huidige tweestrooksrotonde is niet veilig en onaantrekkelijk voor de fiets vanwege de hoge verkeersintensiteiten, en de fiets is uit de voorrang. De maatregel leidt tot het verminderen van dit knelpunt. Er kan niet worden aangetoond dat het knelpunt volledig oplost. Bovendien is onbekend of huidige situatie een doorstromingsknelpunt is.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

De maatregel is permanent en zal daarmee ook na 2030 bijdragen.

Mobiliteitstransitie



Grootte doelgroep mobiliteitstransitie

> 5.000

De bandbreedte van het aantal autoreizigers per werkdagemaal dat in potentie kan worden verleid tot het gebruik van alternatieve modaliteiten is >5.000.

Mate waarin de doelgroep profiteert

+

De maatregel zorgt voor een beperkte verbetering t.o.v. de huidige situatie als alternatief voor de auto. De maatregel verbetert de verkeersveiligheid op de rotonde en maakt de doorfietsroute tussen Hilversum en Baarn aantrekkelijker door kortere wachttijden. Dit kan leiden tot een toename van het fietsgebruik. De maatregel richt zich ook op de doorstroming van autoverkeer.

Bijdrage aan CO2 reductie

+++

De aanleg van (hoogwaardige) fietsverbindingen draagt sterk bij aan het beperken van CO2 uitstoot. De maatregel draagt ook bij aan de autobereikbaarheid.

Vrijliggend fietspad Houten-Odijk

Maatregel 28 – Provincie Utrecht



Beschrijving maatregel

Realisatie van een vrijliggend fietspad Houten – Odijk. Het fietspad komt langs de N410 tussen de Binnenweg en Achterdijk en loopt vervolgens als solitair fietspad naar Odijk-West/Kersenweide.

Kosten: €€



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

++

De maatregel ontsluit met een nieuwe fietsroute het geplande woningbouwgebied Bunnik Kersenweide en creëert een verbinding met Houten (station). Daarmee draagt de maatregel sterk bij aan de bereikbaarheid van nieuwe woongebieden.

Aantal nieuwe woningen: 1.200

Regio bereikbaar houden



Grootte potentiële doelgroep

< 1.000

De doelgroep betreft het fietsverkeer tussen Houten-Zeist.

Oplossend vermogen voor knelpunt

+

Een deel van de fietsverbinding is solitair en nieuw, op een ander deel wordt fietsverkeer gescheiden van autoverkeer. De belasting van het wegennet en verkeersveiligheid als gevolg van de woningbouw kan onder druk komen te staan als de fietsverbinding niet wordt aangelegd. Echter kan niet worden aangetoond of de fietsverbinding een knelpunt volledig oplost.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

De maatregel is permanent en zal daarmee ook na 2030 bijdragen.

Mobiliteitstransitie



Mate waarin de doelgroep profiteert

++

Met de fietsroute wordt het woningbouwgebied Kersenweide met Houten verbonden, en wordt de fietsroute naar het station Houten aantrekkelijker. De doelgroep (fietsers) profiteert aanzienlijk van deze maatregel, omdat de route naar het station 2 km wordt verkort en de fietsveiligheid en het comfort wordt verbeterd.

Bijdrage aan CO2 reductie

+++

De maatregel heeft effect op het verminderen van autoritten, en draagt daarmee sterk bij aan de reductie van CO2-uitstoot.

Omleggen rondweg N229 in Wijk bij Duurstede

Maatregel 29 – U10 Wijk bij Duurstede



Beschrijving maatregel

Omleggen rondweg N229 in Wijk bij Duurstede rondom de nieuwe wijk De Geer III en behoefte van het voorkomen van barrièrewerking binnen Wijk bij Duurstede. Hierbij ontstaat ook een koppelkans voor de aansluiting op en realisatie van snelle fietsverbindingen

Kosten: €



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

+

De rondweg bij Wijk van Duurstede wordt om de nieuwe woningbouwontwikkeling De Geer III heen gelegd. Hierdoor vormt de rondweg geen barrière tussen de woningbouwontwikkeling en de rest van Wijk bij Duurstede.

Aantal nieuwe woningen: 900

Regio bereikbaar houden



Bijdrage aan regionale mobiliteitssysteem

0

Maatregel verbetert barrièrevorming voor lokaal verkeer. Geen verbetering op regionaal niveau.

Grootte potentiële doelgroep

2.500 – 5.000

Verplaatsingen van/naar Geer III. Verkeersintensiteiten verkeersstudie (Megabom) gaan uit intensiteiten in 2030 van 2131 in ochtendspits en 2422 in de avondsits.

Oplossend vermogen voor knelpunt

+

Maatregel draagt bij aan het beperken van de barrièrewerking van de rondweg.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

Verdere uitbreiding van Wijk bij Duurstede leidt ertoe dat rondweg opnieuw moet worden omgelegd. Onduidelijk in hoeverre hier rekening is gehouden.

Mobiliteitstransitie



Grootte doelgroep mobiliteitstransitie

< 1.000

Autoverkeer tussen De Geer III en rest van Wijk bij Duurstede. De bandbreedte van het aantal autoreizigers per werkdagemaal dat in potentie kan worden verleid tot het gebruik van alternatieve modaliteiten is <1.000.

Mate waarin de doelgroep profiteert

+

Maatregel leidt ertoe dat verplaatsingen te voet/met de fiets binnen Wijk bij Duurstede aantrekkelijker worden.

Bijdrage aan CO2 reductie

++

Maatregel leidt tot vermindering van autoverplaatsingen binnen Wijk bij Duurstede.

Kruispuntoplossingen Soest incl. fietspaden

Maatregel 30 – Regio Amersfoort Soest



Beschrijving maatregel

Verbeteren kruispunten N221 Koningsweg. De aanleg van een Partiële ei-rotonde op het kruispunt Koningsweg (N221)-Beckerlinghstraat (met voorrang voor fietsers), het verbeteren van de oversteekplaats voor fietsers bij de Jachthuislaan, aanpassing van de opstelstroken op de Koningsweg (N221) voor het kruispunt met de Biltseweg (N234). Daarnaast de aanleg van een fietspad in twee richtingen tussen de Beckerlinghstraat en de Biltseweg.

Kosten: €



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

0

Het wijzigen van een kruispunt naar een rotonde heeft over het algemeen geen directe invloed op de aanliggende woningbouwplannen. Het lost wel capaciteits- en verkeersveiligheidsknelpunten op.

Aantal nieuwe woningen: 1.600

Bijdrage aan regionale mobiliteitssysteem

+

Maatregel verbetert met name de ontsluiting en (auto+OV)doorstroming van nieuwe woningbouwgebieden in Soest via N221 en N234 (Richting Baarn/A1 en Bilthoven/A27).

Regio bereikbaar houden



Grootte potentiële doelgroep

2.500 – 5.000

Doelgroep bevat o.a. fietsverkeer tussen Bilthoven-Baarn en Soest-Hilversum.

Oplossend vermogen voor knelpunt

++

De ontsluitingswegen in Soest zijn niet geschikt voor de verwachte bouw van ruim 1.600 woningen tot 2030. Het knelpunt bij het voorrangskruispunt Koningsweg/Beckerlinghstraat zorgt voor terugslag op de Biltseweg. De voorgestelde maatregelen verbeteren de autobereikbaarheid en oversteekbaarheid van Soest.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

De maatregel is permanent en zal daarmee ook na 2030 bijdragen.

Mobiliteitstransitie



Mate waarin de doelgroep profiteert

0

Het bevorderen van fietsen als primaire vervoerswijze vereist gerichte investeringen in fietsinfrastructuur. Het verbeteren van de oversteekbaarheid voor fietsers en het aanleggen van een tweerichtingen fietspad leveren comfort- en verkeersveiligheidsverbeteringen voor de fietser, maar gezien de focus van deze maatregel op de auto zal dit beperkt zijn.

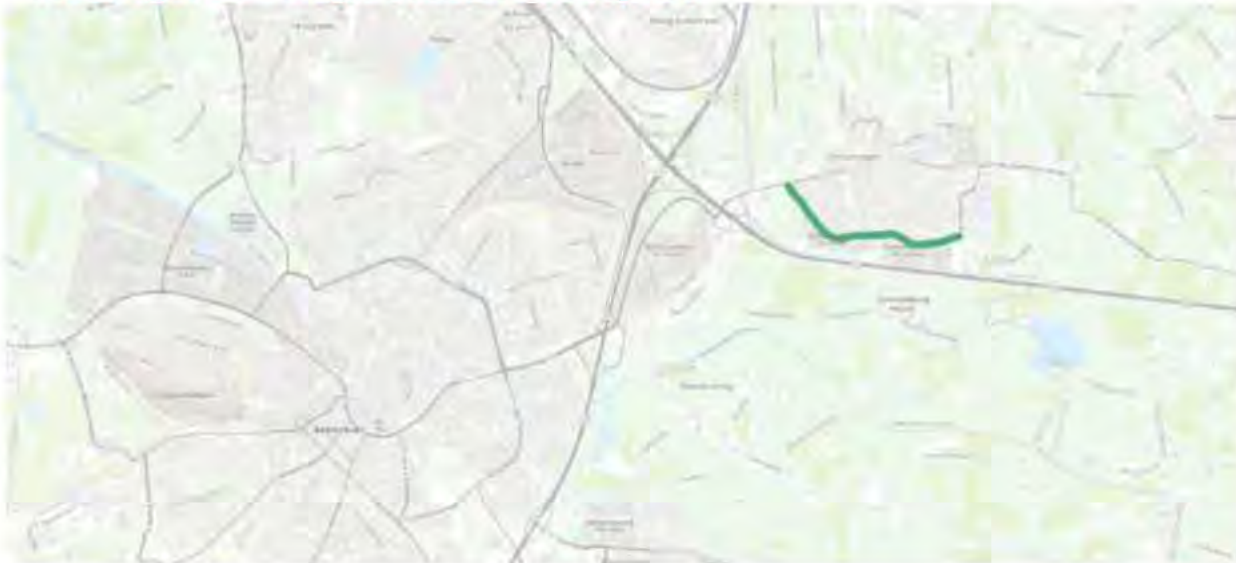
Bijdrage aan CO2 reductie

0

Het verbeteren van de doorstroming op het kruispunt dit geen direct effect op de CO2-uitstoot van auto's. Het verkeer zal nog steeds rijden en CO2 uitstoten, zij het mogelijk over een kortere afstand als gevolg van de verbeterde doorstroming. Bovendien kan het verbeteren van de doorstroming leiden tot meer verkeer op de weg, wat uiteindelijk kan leiden tot meer CO2-uitstoot.

Optimaliseren ontsluiting Hoevelaken – verbreding fietsroute en aanleg vrijliggend fietspad

Maatregel 31 – Regio Amersfoort Nijkerk



Beschrijving maatregel

Maatregel betreft verbeteringen van de fietsroute Koninginneweg en aanleggen vrijliggend fietspad Stoutenburgerlaan ten behoeve verbeterde fietsbereikbaarheid en veiligheid.

Kosten: €€



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

+

Maatregel draagt indirect bij aan ontsluiting woningbouwgebieden Klaarwater en Euretco.

Aantal nieuwe woningen: ca 2.500

Regio bereikbaar houden



Bijdrage aan regionale mobiliteitssysteem

0

Maatregel is primair bedoeld om ontsluiting van Hoevelaken te verbeteren en is daarmee lokaal georiënteerd.

Grootte potentiële doelgroep

2.500 – 5.000

Doelgroep betreft auto en fietsverkeer van/naar Hoevelaken + OV-reizigers.

Oplossend vermogen voor knelpunt

+

Knelpunt op de fietsroute zijn met name capaciteit en verkeersveiligheid. Een verbreding van het fietspad draagt deels bij aan het oplossen van de knelpunten, maar er zullen meer maatregelen moeten worden genomen om de knelpunten op te lossen.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

De maatregel is permanent en zal daarmee ook na 2030 bijdragen.

Grootte doelgroep mobiliteitstransitie

> 5.000

De bandbreedte van het aantal autoreizigers per werkdagemaal dat in potentie kan worden verleid tot het gebruik van alternatieve modaliteiten is >5.000.

Mate waarin de doelgroep profiteert

+

Maatregel zal gebruik van de fiets beperkt aantrekkelijker maken, comfortverbetering geeft een plus.

Bijdrage aan CO2 reductie

+++

Maatregel betreft in hoofdzaak fietsmaatregelen en zal de verbinding van de woningbouwgebieden met het station aantrekkelijker maken, waardoor de keten fiets-OV wordt versterkt.

Mobiliteitstransitie



Optimaliseren ontsluiting Hoevelaken – rotondes

Maatregel 32 – Regio Amersfoort Nijkerk



Beschrijving maatregel

Maatregel betreft het aanleggen drie nieuwe rotondes. Eén op de Koninginneweg en twee aan de Klaarwater. O.a. ten behoeve van ontsluiting woningbouwlocatie Klaarwater.

Kosten: €



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

++

Maatregel draagt direct bij aan de ontsluiting van woningbouwlocatie Klaarwater.

Aantal nieuwe woningen: ca. 2.500

Regio bereikbaar houden



Grootte potentiële doelgroep

1.000 - 2.500

Maatregel is primair bedoeld om ontsluiting van Hoevelaken te verbeteren en is daarmee lokaal georiënteerd.

Oplossend vermogen voor knelpunt

+

Knelpunt is verkeersveiligheid. In huidige situatie zijn er geen rotondes maar gelijkvloerse en onoverzichtelijke kruisingen waar de fiets niet in de voorrang is. Het aanleggen van rotondes kan bijdragen aan een oplossing voor de verkeersveiligheid. Het is onbekend in hoeverre de maatregel de capaciteitsknelpunten oplost.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

De maatregel is permanent en zal daarmee ook na 2030 bijdragen.

Mobiliteits transitie



Mate waarin de doelgroep profiteert

+

De bandbreedte van het aantal autoreizigers per werkdagemaal dat in potentie kan worden verleid tot het gebruik van alternatieve modaliteiten is tussen 2.500-5.000.

Bijdrage aan CO2 reductie

+++

Maatregel is een gecombineerde fiets-auto maatregel en is noodzakelijk om woningbouwgebieden te kunnen ontsluiten.

Bijlage D2:

Factsheets Knooppunt Hoevelaken



U Ned maakt groei bereikbaar

Aanleg extra rijstrook A1

Maatregel 33 - gemeente Amersfoort



Beschrijving maatregel

Maatregel betreft de aanleg van een extra rijstrook tussen de parallelrijbaan A1 richting Amsterdam en afrit 13 Amersfoort-Noord.

Kosten: €€€



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

0

Het aanleggen van een extra rijstrook heeft over het algemeen geen directe invloed op de aanliggende woningbouwplannen. Het heeft wel positief effect op de bereikbaarheid van de (nieuwe) woongebieden en op het verminderen van sluipverkeer.

Aantal nieuwe woningen: 1.600

Bijdrage aan regionale mobiliteitssysteem

++

De A1 verbindt meerdere steden met elkaar en heeft daarmee een bovenregionale functie.

Regio bereikbaar houden



Grootte potentiële doelgroep

> 5.000

De doelgroep bestaat uit lokaal, regionaal en landelijk doorgaand verkeer.

Oplossend vermogen voor knelpunt

+

Het knelpunt is de flessenhals op het punt waar verkeer vanuit Zwolle en Utrecht samenkomen en vervolgens ook het verkeer vanuit Apeldoorn. De flessenhals zal stroomafwaarts verplaatsen maar daar een minder groot knelpunt vormen aangezien op die locatie minder turbulentie (weefverkeer) is.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

Maatregel is naar voren geschoven en is daarmee permanent en zal daarmee ook na 2030 bijdragen.

Mobiliteitstransitie



Mate waarin de doelgroep profiteert

0

De maatregel draagt niet bij aan het verbeteren van alternatieven voor de auto.

Bijdrage aan CO2 reductie

0

De maatregel draagt niet bij aan het verbeteren van alternatieven voor de auto.

Tijdelijke hub Energieweg Amersfoort

Maatregel 34 - gemeente Amersfoort



Beschrijving maatregel

Inrichten (tijdelijke) hub bij Energieweg Amersfoort. Doel van de maatregel is het faciliteren van een overstap voor automobilisten aan de rand van de stad op de (deel)fiets of het OV richting Amersfoort (centrum/station Amersfoort Centraal, etc.). De locatie kan tevens fungeren als carpoolplaats en als tijdelijke opstelplaats voor stadsbussen die wachten op een laadbeurt bij het waterstofstation op de Wieken/Vinkenhoeve.

Kosten: €



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

0

De hub heeft geen directe relatie met woningbouwplannen, maar als doel om autoverkeer richting Amersfoort af te vangen.

Aantal nieuwe woningen: n.v.t.

Regio bereikbaar houden



Bijdrage aan regionale mobiliteitssysteem

+

De hub fungeert als overstaplocatie van auto naar OV en (deel)fiets vanuit omliggende plaatsen naar Amersfoort.

Grootte potentiële doelgroep

1.000 – 2.500

De doelgroep bestaat uit oostelijk autoverkeer (Nijkerk, Barneveld) richting Amersfoort (Stadskern/de Koppel/Liendert/Eemkwartier).

Oplossend vermogen voor knelpunt

0

Onduidelijk welk knelpunt de maatregel oplost. Bij succesvolle implementatie is sprake van minder parkeerdruk. De oplossing is echter van tijdelijke aard.

Toekomstbestendigheid na 2030

0

De ruimte tussen de A28 en de Energieweg wordt na 2030 gebruikt voor de verbreding van de A28.

Mobiliteitstransitie



Grootte doelgroep mobiliteitstransitie

1.000 – 2.500

De bandbreedte van het aantal autoreizigers per werkdagemaal dat in potentie kan worden verleid tot het gebruik van alternatieve modaliteiten is tussen 2.500-5.000.

Mate waarin de doelgroep profiteert

0

De hub levert voor de verwachte doelgroepen geen directe meerwaarde op. Stringenter parkeerbeleid binnen Amersfoort kan de meerwaarde van de hub vergroten. Bovendien is een HOV verbinding randvoorwaardelijk.

Bijdrage aan CO2 reductie

++

Hub als overstaplocatie naar de binnenstad van Amersfoort en carpoollocatie leidt tot minder autoverplaatsingen.

(H)OV-corridor Amersfoort Vathorst - Hoefkwartier - Utrecht Science Park

Maatregel 35 - gemeente Amersfoort



Beschrijving maatregel

Verbeteren (H)OV-corridor Amersfoort Vathorst - Hoefkwartier - Utrecht Science Park. De maatregel betreft het aanleggen van twee extra haltes om woon/werkgebieden beter te ontsluiten. Locaties:

- Outputweg/Computerweg
- Outputweg/Oude lageweg

Kosten: €



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden



De aanleg van twee (OV) haltes verbeteren de bereikbaarheid en dragen daarmee indirect bij aan de woningbouwontwikkelingen Hoefkwartier en Bovenduist.

Aantal nieuwe woningen: 6.000 – 7.000

Regio bereikbaar houden



Grootte potentiële doelgroep

< 1.000

Oplossend vermogen voor knelpunt



De snellere verbinding tussen Vathorst Kattenbroek (Amersfoort Noord) richting USP vormt een aantrekkelijk alternatief voor de auto, waardoor deze maatregel indirect bijdraagt aan het oplossen van capaciteitsknelpunten op het HWN.

Toekomstbestendigheid na 2030



De maatregel is permanent en zal daarmee ook na 2030 bijdragen.

Mobiliteits transitie



Grootte doelgroep mobiliteitstransitie

< 1.000

Mate waarin de doelgroep profiteert



De maatregel verbetert de aantrekkelijkheid en zorgt voor een snellere verbinding waarmee OV gebruik gestimuleerd wordt.

Bijdrage aan CO2 reductie



Door de maatregel wordt OV gebruik gestimuleerd.

Gecoördineerd Netwerkbreed Verkeersmanagement A1/A28 Hoevelaken

Maatregel 36 - gemeente Amersfoort



Beschrijving maatregel

Gecoördineerd Netwerkbreed Verkeersmanagement (GNV) wordt ingezet als instrument om de verkeersafwikkeling op de aansluitingen met de A1 en A28 goed op elkaar af te stemmen, de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau voor alle modaliteiten goed te regelen en om sluipverkeer op het onderliggende wegennet zoveel als mogelijk te voorkomen.

Kosten: €



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

0

De maatregel leidt niet tot afname van verkeer op ontsluitingen van nieuwe woongebieden maar verbetert mogelijk wel de doorstroming naar de nieuwe woongebieden. Daarnaast draagt de maatregel (indirect) bij aan doorstroming op de A1 en A28 en voorkomt zo onder andere terugslag.

Aantal nieuwe woningen: n.v.t.

Bijdrage aan regionale mobiliteitssysteem

+

De maatregel is gericht op de afwikkeling van verkeer HWN-OWN met bestemming Amersfoort/Hoevelaken, daarmee regionale functie.

Regio bereikbaar houden



Grootte potentiële doelgroep

> 5.000

Herkomst en bestemmingsverkeer Amersfoort

Oplossend vermogen voor knelpunt

+

De maatregel verbetert de verkeersafwikkeling op de aansluitingen met het OWN.

Toekomstbestendigheid na 2030

0

Nu een overbruggingsmaatregel. Zou wel kunnen worden ingezet tijdens en na uitvoering knooppunt Hoevelaken.

Mobiliteitstransitie



Mate waarin de doelgroep profiteert

0

De maatregel draagt niet bij aan het verbeteren van alternatieven voor de auto.

Bijdrage aan CO2 reductie

0

De maatregel draagt niet bij aan het verbeteren van alternatieven voor de auto.

Optimaliseren ontsluiting Hoevelaken – fietstunnel en rotonde

Maatregel 37 – Regio Amersfoort, Nijkerk



Beschrijving maatregel

Aanleggen van een nieuwe fietstunnel Westerdorpsstraat-Koninginneweg en aanpassen rotonde Westerdorpsstraat – Koninginneweg als onderdeel van de doorfietsroute Hoevelaken-Amersfoort.

Kosten: €€



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

+

De maatregel draagt niet direct bij aan de ontsluiting van nieuwe woningbouwgebieden, maar resulteert wel in een verbeterde aansluiting van de woningbouwlocaties Klarwater en Euretco.

Aantal nieuwe woningen: ca. 2.500

Regio bereikbaar houden



Grootte potentiële doelgroep
2.500 – 5.000

Doelgroep betreft auto-en fietsverkeer van/naar Hoevelaken en OV-reizigers.

Oplossend vermogen voor knelpunt

++

Knelpunten zijn capaciteit en verkeersveiligheid op de rotonde Westerdorpsstraat/Koninginneweg. Er zal veel autoverkeer bijkomen op de rotonde wat het nog onveiliger maakt voor fietsers. Maatregel draagt bij aan oplossing.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

De maatregel is permanent en zal daarmee ook na 2030 bijdragen.

Mobiliteits transitie



Mate waarin de doelgroep profiteert

+

Maatregel zal gebruik van de fiets beperkt aantrekkelijker maken en de veiligheid verbeteren. Veiligheid wordt meegenomen bij oplossen knelpunt.

Bijdrage aan CO2 reductie

+++

Maatregel betreft in hoofdzaak fietsmaatregelen.

Optimaliseren Verkeersregelininstallatie Nijkerk

Maatregel 38 – Regio Amersfoort, Nijkerk



Beschrijving maatregel

Bij de huidige aansluiting is er een probleem met de afwikkeling van de A28 naar de N301. Er ontstaat hierbij terugslag op de A28. Er kan bij het realiseren van een hogere capaciteit van de VRI's en capaciteit van N301 gedoseerd worden naar de A28.

Het doorgaand verkeer naar Flevoland of vanaf Flevoland naar Nijkerk kan blijven rijden en het verkeer richting de A28 krijgt meer opstelruimte.

Kosten: €



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

+

Maatregel draagt indirect bij aan de bereikbaarheid van nieuwe woongebieden omdat de maatregel de verkeersafwikkeling naar de nieuwe woongebieden verbetert, waardoor bewoners gemakkelijker en sneller hun woongebied kunnen bereiken. De maatregel biedt echter geen nieuwe ontsluiting.

Aantal nieuwe woningen: 12.000

Regio bereikbaar houden



Grootte potentiële doelgroep

> 5.000

Doelgroep betreft reizigers naar defensie locatie Nijkerkerbrug en de omgeving Nijkerk. Gezien het regionale niveau is met name de verbinding van Nijkerk met Zeewolde en Putten daarnaast relevant.

Oplossend vermogen voor knelpunt

+

Maatregel draagt bij aan beperken sluipverkeer en aan het capaciteitsknelpunt bij toe-afrit N301 over de A28. Maatregel draagt bij aan de oplossing ervan, onbekend is of deze maatregel het knelpunt oplost.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

De maatregel is overbruggingsmaatregel voor knooppunt Hoevelaken maar zal ook na 2030 bijdragen.

Mobiliteitstransitie



Mate waarin de doelgroep profiteert

0

De maatregel draagt niet bij aan het verbeteren van alternatieven voor de auto.

Bijdrage aan CO2 reductie

0

De maatregel draagt niet bij aan het verbeteren van alternatieven voor de auto.

Aanleggen keerspoor voor frequentieverhoging

Maatregel 39 – Regio Amersfoort, Nijkerk



Beschrijving maatregel

De trein wordt concurrerend ten opzichte van de auto tussen Harderwijk en Amersfoort wanneer deze met een hogere frequentie gaat rijden. Om dit mogelijk te maken is een keervoorziening in de vorm van een passeerspoor in Harderwijk benodigd. Naast een keervoorziening is het nodig om de overweg ten oosten van station Harderwijk ongelijkvloers te maken.

Kosten: €€€



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

+

Maatregel draagt indirect bij aan woningbouwontwikkelingen in de omgeving Harderwijk en Nijkerk.

Aantal nieuwe woningen: onbekend

Regio bereikbaar houden



Grootte potentiële doelgroep

< 1.000

Doelgroepen uit meer dan 2 plaatsen profiteren van deze maatregel.

Doelgroep betreft treinreizigers tussen Harderwijk/Nijkerk en omliggende plaatsen en Amersfoort/Utrecht/Schiphol.

Oplossend vermogen voor knelpunt

+

Maatregel leidt tot de ontlasting knelpunten hoofdwegennet, waaronder knooppunt Hoevelaken en A1.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

De maatregel is overbruggingsmaatregel voor knooppunt Hoevelaken maar zal ook na 2030 bijdragen.

Mobiliteitstransitie



Grootte doelgroep mobiliteitstransitie

> 5.000

De bandbreedte van het aantal autoreizigers per werkdagemaal dat in potentie kan worden verleid tot het gebruik van alternatieve modaliteiten is > 5.000.

Mate waarin de doelgroep profiteert

++

Doelgroep profiteert van aanzienlijke reistijdverbetering ten opzichte van de auto. De reistijd tussen Harderwijk/Nijkerk en Amersfoort/Utrecht neemt af met circa 4-12 minuten. De reistijd tussen Harderwijk/Nijkerk en Schiphol neemt af met ca. 21-26 minuten en wordt daarmee concurrerend voor de auto.

Bijdrage aan CO2 reductie

++

Met de maatregel worden treinverplaatsingen gestimuleerd. Daarmee draagt de maatregel bij aan de reductie van CO2 uitstoot.

Bijlage D3: Factsheets Smart Mobility en logistiek



U Ned maakt groei bereikbaar

Realtime monitoren van bezetting fietsparkeerplekken

Maatregel 40 – Provincie Utrecht Smart mobility



Beschrijving maatregel

Betreft het plaatsen van sensoren in OV fietsenstallingen (bus en trein) die de bezetting betrouwbaar meten en ontsluiten via NDW naar serviceproviders/websites voor fietsers en beleidsmakers. Hierdoor ontstaat er:

- 1) Actuele en digitaal ontsloten juiste vrij/bezet plekken in alle bestaande fietsstallingen rond OV stations in de provincie Utrecht.
- 2) Serviceproviders kunnen informatie over bezetting verstrekken aan fietsers.

Kosten: €



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden



Maatregel draagt indirect bij aan woningbouwopgave doordat het zorgt voor beter benutte stallingsmogelijkheden voor fietsers. Het bevordert het fietsgebruik, verbetert de infrastructuurplanning en draagt bij aan toegankelijke, duurzame en leefbare nieuwe woongebieden.

Aantal nieuwe woningen: onbekend

Bijdrage aan regionale mobiliteitssysteem



De maatregel beslaat meerdere (stations)locaties. Veel treinreizigers gebruiken de fiets als vervoermiddel naar het station. Hierdoor speelt een betrouwbare fietsparkeerlocatie een cruciale rol in de verbinding tussen fiets en openbaar vervoer binnen zowel het regionale als het landelijke systeem.

Regio bereikbaar houden



Grootte potentiële doelgroep
> 5.000

De doelgroep betreft primair inwoners van de stad Utrecht die op fietsafstand (3 km) van het station wonen.

Oplossend vermogen voor knelpunt



In de huidige situatie ontbreekt betrouwbare data over de bezetting van fietsparkeerplekken. Deze maatregel stelt zowel fietsers en beleidsmakers in staat om de fietsenstallingen effectiever te benutten en het beleid nauwkeuriger af te stemmen op het realtime gebruik van de stallingen. Daarmee draagt de maatregel bij aan het oplossen van een capaciteitsknelpunt.

Toekomstbestendigheid na 2030



De maatregel is permanent en zal daarmee ook na 2030 bijdragen.

Mobiliteitstransitie



Mate waarin de doelgroep profiteert



Maatregel leidt ertoe dat fietsen gemakkelijker een beschikbare fietsenstalling vinden, waardoor verplaatsingen met de fiets (en OV) aantrekkelijker worden.

Bijdrage aan CO2 reductie



Fietsers nemen de data mee in de afweging voor de keuze voor de fiets. Betere data zal het gebruiken van de fietsenstallingen en dus van de fiets aantrekkelijker maken.

Toolbox Smart Mobility bij gebiedsontwikkeling

Maatregel 41 – Provincie Utrecht Smart Mobility



Beschrijving maatregel

Maatregel betreft het ontwikkelen van een toolbox ten behoeve van kennisdeling van alle (beproeft) Smart Mobility toepassingen die gebruikt kunnen worden door provincie en gemeenten in de mobiliteitstransitie bij gebiedsontwikkeling binnen de provincie Utrecht.

Zowel aan de voorkant (smart mobility programma van eisen) als aan de achterkant (evaluatie na realisatie gebiedsontwikkeling).

Kosten: €



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

++

Draagt direct bij aan woningbouwplannen buiten Utrecht (in Utrecht bestaat Module Mobiliteit). De maatregel ondersteunt ontwikkelaars/ beleidsmakers met het behalen van woningbouwambities door mobiliteitseisen vroegtijdig in het planproces vast te leggen.

Aantal nieuwe woningen: onbekend

Bijdrage aan regionale mobiliteitssysteem

0

De maatregel richt zich op (lokale) gebiedsontwikkelingen, en is niet direct gericht op regionale maatregelen.

Regio bereikbaar houden



Grootte potentiële doelgroep

> 5.000

Bij deze maatregel is geen eenduidige doelgroep aan te wijzen, maar als deze toolbox breed wordt ingezet is de doelgroep potentieel groter dan 5000.

Oplossend vermogen voor knelpunt

+

Vermindert potentiële knelpunten die ontstaan als gevolg van gebiedsontwikkelingen die gericht zijn op faciliteren van de auto.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

Maatregel leidt tot duurzame mobiliteitsmaatregelen, o.a. bij gebiedsontwikkelingen, die toekomstbestendig zijn.

Grootte doelgroep mobiliteitstransitie

> 5.000

De bandbreedte van het aantal autoreizigers per werkdagemaal dat in potentie kan worden verleid tot het gebruik van alternatieve modaliteiten is > 5.000.

Mobiliteitstransitie



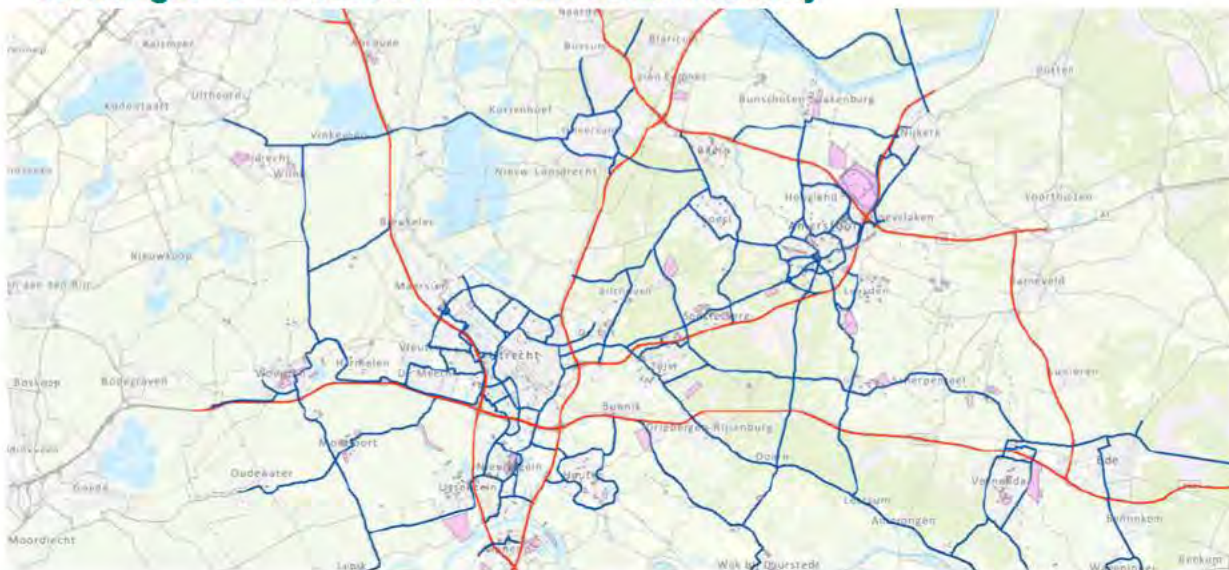
Bijdrage aan CO2 reductie

+++

In vergelijkbare trajecten wordt ingezet op het voorkomen, veranderen en verduurzamen van mobiliteit.

Programma Multimodaal Verkeersmanagement - MUVM

Maatregel 42 – Provincie Utrecht Smart Mobility

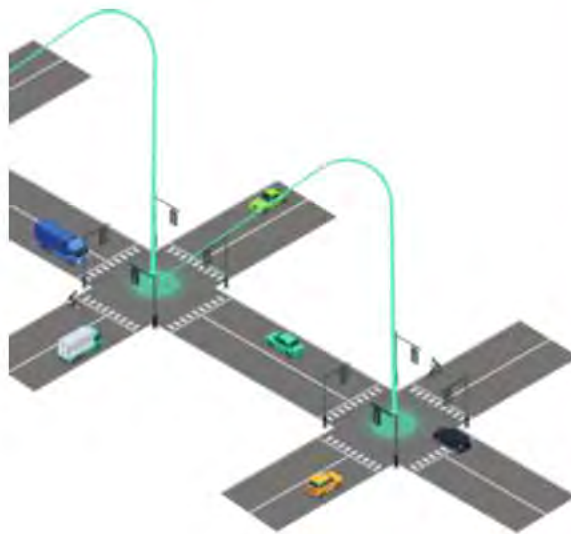


Beschrijving maatregel

Inzet van Programma Multimodaal Verkeersmanagement – MUVM. Met Multimodaal verkeersmanagement worden de verschillende modaliteiten (autoverkeer, fiets, OV en voetgangers) beter op elkaar afgestemd en de netwerken beter te benutten.

Wanneer er te weinig mogelijkheden zijn, opstopping ontstaat, ongelukken of incidenten op de weg plaatsvinden, dan bepalen streefwaarden aan wie er wanneer prioriteit gegeven wordt en waarom.

Kosten: €€€



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

0

De maatregel heeft geen directe relatie voor de realisatie van woningbouwgebieden.

Aantal nieuwe woningen: n.v.t.

Regio bereikbaar houden



Bijdrage aan regionale mobiliteitssysteem

++

Door te sturen met multimodaal verkeersmanagement wordt het bestaande (regionaal) verkeersnetwerk zo goed mogelijk benut zonder uit te hoeven breiden.

Grootte potentiële doelgroep

> 5.000

Deze maatregel is van toepassing op de gehele regio, de doelgroep is daarmee > 5000.

Oplossend vermogen voor knelpunt

+

MUVM draagt bij aan het voorkomen en oplossen van toekomstige capaciteitsknelpunten in het multimodale netwerk.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

Maatregel draagt ook op lange termijn bij aan het beter benutten van het bestaande verkeersnetwerk.

Mobiliteits transitie



Bijdrage aan CO2 reductie

0

Ondanks de voordelen van deze technologie op het gebied van verkeersregulering en -sturing, zijn de directe effecten op de vermindering van CO2-uitstoot beperkt. Om significante CO2-reductie te bereiken is het noodzakelijk om bredere maatregelen te nemen, zoals het stimuleren van elektrisch rijden en het verbeteren van het OV.

Logistieke hubs voor vervoer over water Utrecht

Maatregel 43 - gemeente Utrecht



Beschrijving maatregel

Een van de kansen voor goederenvervoer is de modal shift, waarbij over water in plaats van de weg wordt getransporteerd.

Het voorstel is om het netwerk van overslagpunten (hubs) in de provincie Utrecht verder uit te gaan breiden, te beginnen met 1 pilotlocatie met 4 overslagpunten in de MerwedeKanaalZone (MWKZ) in de gemeente Utrecht, zodat een werkend systeem van goederenvervoer over water en weg verder binnen bereik komt.

Kosten: €



Woningbouwopgave



Bijdrage aan bereikbaarheid van nieuwe woongebieden

++

Maatregel draagt direct bij aan Merwedekanaalzone Deelgebied 5. Stadshaltes voor logistiek vervoer dragen bij aan autoluwe karakter van de wijk.

Aantal nieuwe woningen: ca. 10.000

Regio bereikbaar houden



Oplossend vermogen voor knelpunt

+

De maatregel draagt bij aan de bereikbaarheid (via het water), De transitie van vervoer per vracht- of bestelauto naar vervoer over water leidt tot de vermindering van doorstromingsknelpunten op het onderliggend wegennet in Utrecht en verbetert de leefbaarheid binnen het plangebied.

Toekomstbestendigheid na 2030

+

Een werkend systeem van goederenvervoer over water draagt op de langere termijn bij aan het bereikbaar en leefbaar houden van de regio.

Mobiliteits transitie



Mate waarin de doelgroep profiteert

+

Stadshaltes maken vervoer over water mogelijk waardoor dit niet meer per vrachtauto hoeft te gebeuren. Logistieke weggebruikers en inwoners profiteren hiervan omdat stadsboten een grotere capaciteit hebben, waardoor minder voertuigen rond hoeven te rijden.

Bijdrage aan CO2 reductie

+++

Maatregel leidt tot verandering van vervoerwijzekeuze van weg naar water. Het vermindert fossiel gemotoriseerde mobiliteit en heeft daarmee een positief effect op de bijdrage aan CO2-reductie.

Bijlage E:

Niet beoordeelde maatregelen

Maatregel	Organisatie	Reden niet te beoordelen
HUB Hoefkwartier	Gemeente Amersfoort	Het doel en de doelgroep van het project zijn niet duidelijk geformuleerd. Daarnaast is er onduidelijkheid over de afspraken met ontwikkelaars en de exacte inhoud van de hub. De onvolledige informatie resulteert in onvoldoende gegevens om een beoordeling te kunnen maken.
Knooppunt Hoevelaken 3e rijstrook A28	Gemeente Amersfoort	Maatregel is ingetrokken door de indiener vanwege juridisch onhaalbaarheid door benodigde aanpassing van het OTB.
GOW30 50 30 transitie afwaarderen Binnenring Zuid	Gemeente Amersfoort	Er bestaat onduidelijkheid over de specifieke maatregelen op wegvakniveau. Bovendien moet er nog overleg plaatsvinden met de gemeenteraad en andere betrokken partijen.
iVRI's	Gemeente Amersfoort	Factsheet is niet ontvangen.
Zero emissiezones Stadslogistiek	Gemeente Amersfoort	Factsheet is niet ontvangen.
Parkeerbeleid	Gemeente Amersfoort	De financiering voor parkeermeters dient te worden opgenomen in de exploitatie van het parkeerbeleid. De maatregel is onvoldoende duidelijk beschreven in de uitvoeringsplannen, met name de benodigde stappen voor implementatie ontbreken. Hoewel de kosten worden genoemd, is er geen vermelding van de verwachte inkomsten.
Realisatie van een weefvak op de A1 tussen de verbindingsboog vanuit Zwolle en de afrit Bergpas	Gemeente Amersfoort	Maatregel is ingetrokken door de indiener vanwege juridisch onhaalbaarheid door benodigde aanpassing van het OTB.
Verbeteren OV de corridor Vathorst – Hoefkwartier - USP. Let op: zelfde als M10	Gemeente Amersfoort	Maatregel is dubbel ingediend en wordt daar meegenomen in de beoordeling.
Optimaliseren aansluiting Nijkerk en doorstroming N301 tot N798 (Hoevelaken)	Regio Amersfoort Nijkerk	Het is onduidelijk wat de maatregel exact inhoudt. Hierdoor kan de toegevoegde waarde van de maatregel niet worden beoordeeld.
Doorfietsroute Amf-Utrt-USP	Regio Amersfoort Soest	Maatregel is dubbel ingediend en wordt daar meegenomen in de beoordeling.
HUB Meerkerk A27	Provincie Utrecht OV	Het is niet duidelijk waar de hub uit bestaat en het is onduidelijk wat de exacte locatie is. Er is hierdoor onvoldoende informatie voor de beoordeling.
Doorstroming/hub maatregelen uit Uitvoeringsagenda/Gebiedsuitwerking OV Lopikerwaard: enkel de kwaliteitsimpuls Hub Ijsselstein bij parkeerterrein voor bewoners Boerhaavelaan	Provincie Utrecht OV	Gezien de samenhang met de verbeteringen bij andere haltes, is het niet logisch om deze maatregel afzonderlijk te beoordelen. Deze maatregel maakt deel uit van een omvattend pakket waarin kwaliteitsverbeteringen worden voorgesteld voor alle haltes langs de busroute. Bovendien zijn gedetailleerde aanpassingen van de bushaltes onbekend.
DFR_Houten-Utrecht	Provincie Utrecht Fiets	Het begin- en eindpunt van de fietsroute zijn duidelijk vastgesteld. Echter, het tracé en de specifieke maatregelen op wegniveau zijn nog onduidelijk. Hierdoor kan de toegevoegde waarde van de fietsroute ten opzichte van de bestaande situatie niet worden beoordeeld. Het voorkeurstracé is nog niet definitief vastgesteld.
DFR_Amersfoort-Soesterberg-Zeist-USP	Provincie Utrecht Fiets	Het begin- en eindpunt van de fietsroute zijn duidelijk vastgesteld. Echter, het tracé en de specifieke maatregelen op wegniveau zijn nog onduidelijk. Hierdoor kan de toegevoegde waarde van de fietsroute ten opzichte van de bestaande situatie niet worden beoordeeld. Het voorkeurstracé is nog niet definitief vastgesteld.
DFR_Mijdrecht-Uithoorn-Schiphol	Provincie Utrecht Fiets	Het begin- en eindpunt van de fietsroute zijn duidelijk vastgesteld. Echter, het tracé en de specifieke maatregelen op wegniveau zijn nog onduidelijk. Hierdoor kan de toegevoegde waarde van de fietsroute ten opzichte van de bestaande situatie niet worden beoordeeld. Het voorkeurstracé is nog niet definitief vastgesteld.
Uitbreiding fietsparkeercapaciteit station Vaartsche Rijn	Gemeente Utrecht	Factsheet niet ontvangen.
Herinrichting Leuvelaan en Cambridgelaan op het Utrecht Science Park	Gemeente Utrecht	Factsheet niet ontvangen.
Aanpassingen N199	Provincie Utrecht	Factsheet niet ontvangen.

Bronnenlijst

Gebruikte afbeeldingen bij de maatregelen

1. Interne afbeelding
2. <https://nl.urbangreenbluegrids.com/kennisbank/praktijk/maerten-van-heemskerckstraat-heemskerk/>
3. <https://indebuurt.nl/amersfoort/gemeente/het-wordt-nog-makkelijker-gemaakt-om-je-fiets-in-de-binnenstad-te-stallen~99255/>
4. Interne afbeelding
5. <https://www.rtvutrecht.nl/nieuws/3498570/van-dom-tot-dam-fietsssnelweg-komt-dichterbij-maar-wat-gebeurt-er-met-knelpunt-demkabrug>
6. Gemeente Utrecht. (2020). *Lombokplein herstructuring Westplein, Leidse Rijn en Graadt van Roggeweg*.
7. <https://goedopweg.nl/nl-nl/nieuws-en-kennis/nieuws/fietsen-stimuleren-is-ook-voor-werkgever-voordelig>
8. <https://goedopweg.nl/nl-nl/nieuws-en-kennis/nieuws/een-rondje-lage-weide-met-de-utrechtse-fietsburgemeester-jelle-bakker>
9. <https://goedopweg.nl/nl-nl/nieuws-en-kennis/nieuws/een-rondje-lage-weide-met-de-utrechtse-fietsburgemeester-jelle-bakker>
10. Provincie Utrecht. (2022). *Resultaten actualisatie Regionaal Toekomstbeeld Fiets (RTF) Utrecht*.
11. Beeldbank Provincie Utrecht
12. <https://nos.nl/artikel/2298180-utrecht-heeft-nu-de-grootste-fietsenstalling-ter-wereld>
13. <https://www.duic.nl/algemeen/fietsverbinding-tussen-de-waterlinieweg-en-opaalweg-in-utrecht-lijkt-van-de-baan/>
14. Beeldbank Provincie Utrecht
15. <https://seyst.nu/2015/12/16/gedeputeerde-jacqueline-verbeek-nijhoff-fietsend-door-de-fietstunnel-onder-de-universiteitsweg/>
16. <https://www.hegeman.com/project/onderdoorgang-locomotiefstraat/>
17. <https://indebuurt.nl/tilburg/nieuws/verkeer/eindelijk-straks-fietsen-we-op-het-gemakje-door-een-fietstunnel-bij-stappegoor~57221/>
18. Beeldbank Provincie Utrecht
19. Beeldbank Provincie Utrecht
20. Beeldbank Provincie Utrecht
21. https://www.beverwaardigheden.nl/wp-content/uploads/2014/07/IMG_0237.jpg
22. <https://www.verkeersnet.nl/mobiliteitsbeleid/41991/vn-tv-mobiliteitshub-meer-dan-een-plek-om-over-te-stappen/>
23. Beeldbank Provincie Utrecht
24. Beeldbank Provincie Utrecht
25. Beeldbank Provincie Utrecht
26. Beeldbank Provincie Utrecht
27. <https://indebuurt.nl/woerden/nieuws/zo-staat-het-nu-met-de-plannen-voor-de-rotonde-steinhagenseweg-inclusief-een-impressie-van-de-fietstunnel~136949/>
28. <https://www.vanstraten-geleiderail.nl/?id=255:houten-geleiderail-provincialeweg-amsterdam-zuid-oost>
29. <https://www.barneveldsekrant.nl/lokaal/verkeer-en-vervoer/363342/komend-voorjaar-duidelijkheid-over-rondweg-barneveld>
30. <https://www.dirkdebaan.nl/turborotondes.html>
31. <https://bezoekerscentrum.rijkswaterstaat.nl/SchipholAmsterdamAlmere/news/nieuw-fietspad-langs-de-weespertrekvaart/>
32. <https://www.destentor.nl/noordoostpolder/dit-kun-je-doen-op-een-nieuwe-rotonde-die-vanwege-de-hitte-nog-niet-open-kan~aad9976d/>
33. <https://www.heijmans.nl/nl/projecten/A1-Apeldoorn-Azelo/>
34. <https://www.keypoint.eu/projecten-en-nieuws/een-netwerk-van-compacte-buurthubs-voor-deelmobiliteit-de-eerste-ervaringen-in-enschede>
35. Beeldbank Provincie Utrecht
36. <https://www.tudelft.nl/transport/onderzoeksthemas/coooperatief-en-gecooerdineerd-verkeersmanagement>
37. <https://twitter.com/Lindenbeton/status/864830806795190272>
38. Beeldbank Provincie Utrecht
39. Beeldbank Provincie Utrecht
40. <https://www.velopa.nl/assortiment/fietsparkeren/dubbellaags-fietsparkeren-etagerekken/capacity-etagerek/>
41. <https://nota.noord-holland.nl/toolboxsmartmobility/3-doelgroepgerichte-reisinformatie.html>
42. <https://www.verkeerskunde.nl/flex>
43. Interne afbeelding

Colofon

Aanpak 2030 Beoordeling maatregelen

Opdrachtgever
Programma U Ned

Datum
12 juli 2023



Projectnummer
30157597



U Ned maakt groei bereikbaar